

Czy może być gorzej?

– Z badanej w toku kontroli zarządzania obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową dokumentacji z lat 2012–2014 wynikało, że wskaźniki określające stan techniczny obiektów mostowych ogółem ulegały podwyższeniu. Było to jednak głównie wynikiem przyrostu obiektów nowo-wybudowanych (np. w ramach rządowych programów budowy autostrad i dróg ekspresowych). Natomiast wskaźniki dotyczące obiektów znajdujących się w stanie niepokojącym lub poniżej tego stanu nie uległy poprawie, co wskazywało na brak remontów części obiektów mostowych. Wyniki kontroli wskazywały na nieplanowanie i nieprzeznaczanie środków finansowych na remonty, w tym obiektów wymagających nawet pilnych zabiegów naprawczych – mówi KRZYSZTOF KWIATKOWSKI, Prezes Najwyższej Izby Kontroli, w rozmowie z Jerzym Bojanowiczem.

• W lutym br. NIK opublikowała raport „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”, powstały w wyniku kontroli, będącej efektem konstatacji, że Polska pod względem bezpieczeństwa przewozów kolejowych w latach 2010–2014 znajdowała się na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Kontrola miała dać m.in. odpowiedź na pytanie: czy zarządcy infrastruktury utrzymywali linie kolejowe w stanie zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych? Jak oceniono stan techniczny mostów i wiaduktów kolejowych? Jakie były najważniejsze nieprawidłowości?

– Najwięcej uchybień dotyczyło okresowych przeglądów stanu technicznego budowli, do których zalicza się mosty i wiadukty kolejowe. Do badań wytypowano 46 obiektów inżynierskich, których kontrolę zlecieliśmy wojewódzkim inspektorom nadzoru budowlanego. Kontrole wykazały nieprawidłowości w zakresie utrzymania 38 obiektów inżynierskich. Stan techniczny 20 oceniono jako nieodpowiedni, a w jednym przypadku jako przedawaryjny. Organy nadzoru budowlanego podjęły działania w celu wyeliminowania stwierdzonych zagrożeń i zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Jednym z przykładów nieprawidłowości jest Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy. Badanie 10 obiektów wykazało, że w 2016 r. Zakład nie zrealizował żadnego z zaleceń sformułowanych po ich przeglądach dokonanych w 2015 r. Brak realizacji zaleceń tłumaczono ograniczonymi środkami finansowymi.

• Po zawaleniu się w sierpniu wiaduktu w Genui, na północy Włoch, media przywoływały raport NIK, która w latach 2014–2015 przeprowadziła kontrolę dotyczącą zarządzania obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową. Wykryła ona szereg nieprawidłowości w zarządzaniu obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową, w tym nienajlepszy ich stan techniczny.

– Do prowadzenia czynności kontrolnych powołaliśmy wówczas 26 specjalistów – ekspertów w dziedzinie konstrukcji mostowych, oceniających stan techniczny wytypowanych do kontroli blisko 6000 obiektów mostowych.

Ich wyniki wskazywały, że w dobrym stanie technicznym znajdowały się obiekty nowe, o okresie eksploatacji krótszym

niż 5 lat. Znaczna część pozostałych obiektów, ze względu na uszkodzenia i ograniczoną przydatność do użytkowania, znajdowała się poniżej stanu niepokojącego.

W najgorszym stanie technicznym znajdowały się mosty oraz przepusty wbudowane w ciągach dróg gminnych. Aż 60–100% tych obiektów było w złym stanie technicznym. W zarządach dróg powiatowych udział obiektów mostowych o stanie technicznym niepokojącym bądź niedostatecznym wynosił 35–90%.

W stosunkowo najlepszym stanie technicznym znajdowały się obiekty mostowe na drogach krajowych, bo poniżej stanu dostatecznego znajdowało się 347 (6,2% ogółu). Natomiast oględziny 339 obiektów wykazały, że miały różnego rodzaju usterki i uszkodzenia. Nie naprawienie wielu z nich może spowodować ich przyspieszoną degradację oraz ograniczać (z uwagi na wprowadzenie na tych obiektach ograniczenia nośności, prędkości i szerokości skrajni drogowej) możliwość pełnego wykorzystania parametrów technicznych dróg, w które zostały wbudowane.

Podczas oględzin stwierdzano, że w szczególności uszkodzone były takie elementy obiektów mostowych, jak: nawierzchnia jezdni, pomosty o konstrukcji betonowej, stalowej i drewnianej (ubytki betonu i korozja zbrojenia na powierzchni płyty pomostu, przecieki przez nią wody, zacieki i wykwyty świadczące o postępującej korozji ługującej betonu, zniszczenia powłoki antykorozyjnej na pomostach stalowych, odpady betonu z gzymsów, odstonięte skorodowane zbrojenie), dźwigary główne (ubytki i korozja betonu oraz odstoniętych prętów zbrojeniowych, powodująca zmniejszenie ich przekroju, przecieki przez sklepienie świadczące o braku skutecznej izolacji, pęknięcia podłużne, przemieszczenie prześel powodujące zanik szczeliny dylatacyjnej, postępująca korozja dźwigarów sta-



KRZYSZTOF KWIATKOWSKI (1971 r.) jest absolwentem Wydziału Prawa na Uniwersytecie Warszawskim. Działał w Niezależnym Zrzeszeniu Studentów, był członkiem władz krajowych stowarzyszenia. W latach 1997–2001 był doradcą i sekretarzem Prezesa Rady Ministrów, Jerzego Buzka. W 2006 r. uzyskał mandat radnego sejmiku województwa łódzkiego, w którym objął stanowisko wiceprzewodniczącego. W 2007 r. został senatorem – kierował Komisją Ustawodawczą. W lutym 2009 r. został sekretarzem stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości, a w październiku – ministrem sprawiedliwości i prokuratorem generalnym. W 2011 r. został posłem. 26 lipca 2013 r. został powołany przez Sejm na 6-letnią kadencję Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

lowych, brak powłok antykorozyjnych), urządzenia dylatacyjne, przyczółki, filary (ubytki korpusu stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa konstrukcji, pęknięcia ciosu podłożyskowego na filarze, podmycie jego fundamentu) oraz balustrady i bariery ochronne (zniszczenie zabezpieczeń antykorozyjnych oraz zaawansowana korozja szczeblin i słupków, deformacje oraz przemieszczenia, uszkodzenia słupków z pomostem, brak przycięgów i szczeblin w balustradach).

Najczęstszą przyczyną nieprawidłowości w utrzymaniu drogowych obiektów inżynierskich było niezapewnienie przez zarządców odpowiednich środków finansowych na wykonanie robót remontowych.

Oprócz niewykonywania zaleceń sformułowanych po okresowych kontrolach stanu technicznego dotyczących poprawy stanu technicznego obiektów mostowych, nie były wykonywane także wszystkie zalecenia dotyczące zmiany organizacji ruchu na obiektach o złym stanie technicznym do czasu wykonania przebudowy lub wykonania remontu, nawet w sytuacjach wskazujących na występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa osób i mienia. Eksploatowanie bez ograniczeń obiektów znajdujących się w złym stanie technicznym prowadziło do ich przyspieszonego zużycia i pogłębiania uszkodzeń oraz obniżało ich wartość użytkową.

Kolejną nieprawidłowością związaną z dostosowaniem organizacji ruchu do stanu technicznego obiektów mostowych było nieprawidłowe (wprowadzające w błąd użytkowników dróg) ich oznakowanie. Wpływało to negatywnie na bezpieczeństwo i płynność ruchu. Stwierdzono też, że wprowadzane zmiany oznakowania obiektów mostowych (w zakresie ograniczenia nośności i prędkości przejazdu) nie były uwzględniane w dokumentacji ewidencyjnej danego obiektu mostowego oraz w dokumentacji odcinka drogi, w szczególności w książkach obiektów mostowych i kartach obiektów.

Oprócz złego stanu technicznego możliwości pełnego korzystania z obiektów mostowych obniżane były wskutek nie spełniania przez wiele z nich wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Z tego względu stanowiły tzw. obiekty nienormatywne, czyli takie, których parametry techniczne (głównie dotyczące nośności i szerokości) odbiegały od parametrów drogi, w ciągu której zostały wbudowane. Nienormatywne obiekty mostowe stanowiły ponad połowę stanu, a w skrajnych przypadkach obejmowały nawet całość posiadanego zasobu, co jest wynikiem braku działań zarządców polegających na przebudowie obiektów, które tego wymagały.

• **Czy były obiekty, które kwalifikowały się do natychmiastowego zamknięcia?**

– W 9 skontrolowanych jednostkach (a więc u co piątego zarządcy) na administrowanych obiektach występowały uszkodzenia, które stwarzały bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu. Obiekty te znajdowały się w stanie przedawaryjnym i nie nadawały się do użytkowania oraz zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego. Ponieważ dalsza ich eksploatacja mogła doprowadzić do katastrofy budowlanej lub do powstania nieodwracalnych uszkodzeń dyskwalifikujących ich przydatność użytkową, więc kontrolerzy NIK poinformowali o zaistniałej sytuacji kierowników skontrolowanych jednostek oraz właściwe organy, w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu lub szkodzie.

W Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu spośród dziesięciu mostów poddanych oględzinom w Jaczkowicach i Mysłakowicach, dwa nie nadawały się do użytkowania oraz

zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego. A dalsza ich eksploatacja mogła doprowadzić do katastrofy budowlanej. O ich stanie kontroler NIK poinformował kierownika jednostki kontrolowanej, który tego samego dnia podjął decyzję o zamknięciu obu mostów. Po otrzymaniu opinii dotyczącej możliwości użytkowania tych mostów do czasu zakończenia prac związanych z wykonaniem ich ekspertyzy technicznej ruch drogowy na obu został przywrócony.

W Powiatowym Zarządzie Dróg w Żywcu, w wyniku oględzin stanu technicznego 10 mostów o najniższych średnich ocenach punktowych oraz jednego mostu wraz z sąsiadującą kładką dla pieszych, stan pięciu został oceniony jako przedawaryjny, w czterech występowały istotne uszkodzenia zagrażające katastrofą budowlaną obiektu, a w przypadku mostu w Kamesznicy wskazano na potencjalne ryzyko jej wystąpienia.

Kontroler przekazał Dyrektorowi PZD informacje o istniejących bezpośrednich zagrożeniach dla życia lub zdrowia ludzkiego. W odpowiedzi Zastępca Dyrektora poinformował, że PZD niezwłocznie wykona tymczasowe zabezpieczenie skarp w rejonie trzech obiektów, a trwałe ich wygrodenie nastąpi po rozstrzygnięciu zapytania ofertowego na dostawę barier.

• **Jakie były główne zalecenia po obu kontrolach?**

– NIK do 42 zarządów skontrolowanych jednostek skierowała 217 wniosków pokontrolnych. Dotyczyły one m.in.: podjęcia działań w celu opracowywania dokumentów: Plan rozwoju sieci dróg oraz Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich; wypełniania określonych przepisami prawa obowiązków w zakresie prowadzenia ewidencji obiektów inżynierskich oraz sprawozdawczości w tym zakresie; identyfikowania potrzeb remontowych dla zarządzanych obiektów mostowych i przepustów; przeznaczania wystarczających środków finansowych na wykonywanie ich remontów; dostosowania organizacji ruchu oraz warunków eksploatacji dróg do stanu technicznego zarządzanych obiektów mostowych i przepustów, a przede wszystkim – usunięcia uszkodzeń ujawnionych w trakcie kontroli, w szczególności podjęcia działań zmierzających do sukcesywnego objęcia pracami remontowymi obiektów, których stan techniczny został oceniony nisko lub bardzo nisko.

NIK uznała za konieczne również podjęcie rozwiązań systemowych. Do ministra właściwego do spraw finansów publicznych wniosliśmy, aby – w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu – podjął działania mające na celu zapewnienie samorządom stałego, wieloletniego finansowania remontów obiektów mostowych, które umożliwiłyby długookresowe planowanie i realizację robót, a zarządców dróg samorządowych zobowiązaliśmy do stosowania zunifikowanych kryteriów przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych, poprzez wprowadzenie zasad jednolitej skali ocen punktowych.

• **Czy administracja drogowa oraz zarządcy mostów i wiaduktów kolejowych podjęli jakieś działania naprawcze?**

– W odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne zarządcy dróg informowali o podejmowanych działaniach naprawczych. Z otrzymanych odpowiedzi, wg stanu na 16 listopada 2015 r., wynikało, że adresaci 214 skierowanych do nich wniosków zrealizowali tylko 60, 113 było w trakcie realizacji, zaś 41 nie zostało zrealizowanych.

NIK planuje przeprowadzenie dużej kontroli planowej w 2020 r., której przedmiotem będzie stan techniczny mostów i wiaduktów kolejowych. Tylko taka kontrola pozwoli rzetelnie ocenić podjęte działania naprawcze.

• **Dziękuję za rozmowę.**