



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.004.02.2020

Pan
Mieczysław Kottowski
Dyrektor
Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni
ul. Partyzantów 36
80-254 Gdańsk

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/082 – Ruch pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, ul. Partyzantów 36, 80-254 Gdańsk (dalej: „GZDiZ”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mieczysław Kotłowski, Dyrektor GZDiZ od 1 października 2010 r. (dalej: „Dyrektor”).
Zakres przedmiotowy kontroli	Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (do dnia zakończenia kontroli), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku.
Kontrolerzy	1. Zdzisław Stefan Zbierski główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli Nr LGD/62/2020 z 8 kwietnia 2020 r. 2. Piotr Lewandowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli Nr LGD/70/2020 z 8 maja 2020 r.

(akta kontroli str. 1-6)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą, GZDiZ był przygotowany do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych oraz podejmował działania w zakresie eliminacji ruchu takich pojazdów na obszarach zurbanizowanych. GZDiZ wnosił propozycje dotyczące ochrony dróg do dokumentów planistycznych związanych z rozwojem transportu, w tym sporządził Plan rozwoju sieci drogowej na lata 2017-2020. Posiadał przygotowaną kadrę pracowników, którym przypisano zadania związane z ruchem pojazdów ciężarowych w mieście. Opracował i wprowadził zasady ograniczające ruch pojazdów ciężarowych na obszarze Gdańska (dalej: „miasto”), m.in. strefy uspokojonego ruchu z ograniczoną dostępnością dla samochodów ciężarowych, ograniczenia tonażowe dla tranzytu, ograniczenia w ruchu ulicznym. GZDiZ nie posiadał jednak systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów do automatycznego wykrywania i identyfikowania pojazdów przeciążonych bez ich zatrzymywania. Zarządca dróg przyjmował rozwiązania chroniące infrastrukturę drogową miasta przed skutkami takiego ruchu, w tym prowadził analizy wpływu ruchu pojazdów ciężarowych na tę infrastrukturę. Podejmował działania w celu ograniczenia skutków ruchu pojazdów ciężarowych związanych z prowadzonymi inwestycjami budowlanymi w mieście, jak również identyfikował szkody powstałe w infrastrukturze drogowej oraz dochodził ich napraw i odtworzeń. Jednak, jedynie niewielka część dróg będących w zarządzie GZDiZ przystosowana była do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś. GZDiZ, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przeprowadzał okresowe (roczne i pięcioletnie) przeglądy dróg, na których zlokalizowane były miejsca kontroli wagowej. Zarządca dróg współpracował także z innymi podmiotami (m.in. Policja, Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego, Straż Miejska) realizującymi działania w obszarze objętym kontrolą.

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm. (dalej: „ustawa o NIK”).

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego i oceny cząstkowe³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą, GZDiZ wnosił propozycje dotyczące problematyki związanej z ochroną dróg, m.in. w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych na obszarze miasta, które zostały wykorzystane przy opracowywaniu przyjętych dokumentów planistycznych, w tym związanych z rozwojem transportu, tj.:

a) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska (Biuro Rozwoju Gdańska, kwiecień 2018), w którym ujęto w:

- pkt II. Uwarunkowania wewnętrzne; pkt 8. Transport, w tym: Infrastruktura transportowa, Dylematy rozwoju podsystemów transportowych,
- pkt IV. Kierunki zagospodarowania przestrzennego; pkt 23.1. Transport; w tym: Cele i priorytety, Poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszenie uciążliwości transportu i jego negatywnego wpływu na środowisko poprzez m.in. redukcję uciążliwości ruchu ciężarowego oraz pkt 23.6. Infrastruktura drogowa,

b) Gdańsk Programy Operacyjne 2023 (Urząd Miejski w Gdańsku, 2015), w którym ujęto: (pkt VIII) Mobilność i transport, w tym Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej,

c) Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta (Urząd Miejski w Gdańsku, 2014), w której ujęto: Obszary strategicznego rozwoju, w tym Gospodarka i transport.

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania wyjaśnił, że GZDiZ uczestniczył w:

- *pracach zespołu ds. transportu ww. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym określono docelowy układ komunikacyjny miasta, w tym m.in. redukcję uciążliwości ruchu ciężarowego,*
- *nw. Planie zrównoważonej mobilności miejskiej, w którym zostało zarekomendowane wykonanie Planu zrównoważonej logistyki miejskiej, mającego na celu stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu dystrybucji towarów na obszarze miasta oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu towarów na życie mieszkańców.*

Ponadto, przedstawiciele GZDiZ uczestniczyli aktywnie w całym procesie planistycznym uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Opiniowali uchwały o przystąpieniu do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, brali udział w Radach Technicznych w Biurze Rozwoju Gdańska (kilkadziesiąt Rad rocznie), a także uzgadniali projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W czasie całego procesu zgłaszali swoje uwagi mające na celu usprawnienie obsługi transportowej miasta, w tym zapewnienie prawidłowej obsługi terenów przemysłowych przez ruch ciężarowy z maksymalnym pominięciem terenów mieszkaniowych. Służy temu odpowiednio zhierarchizowany układ uliczny.

GZDiZ opracował także własne dokumenty programowe (planistyczne) w ww. zakresie, tj.:

³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

- a) Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska – 2030 (CityMobilNet, 2018), w którym ujęto: (pkt II) Sytuacja bieżąca oraz perspektywy rozwoju; Bezpieczeństwo ruchu drogowego; Transport towarów, (pkt V) Działania; Plan działań; Zarządzanie transportem towarów,
- b) Plan rozwoju sieci drogowej na lata 2017-2020 (kwiecień 2017), w którym ujęto: (pkt 1.2) Powiązania miejskiego układu drogowego z siecią dróg pozamiejskich, (pkt.1.3) Sieć drogowa dla obsługi podróży regionalnych i międzyregionalnych,
- c) (Koncepcja) Ograniczenia ruchu pojazdów powyżej 24 ton dopuszczalnej masy całkowitej na obszarze Śródmieścia (kwiecień 2016 r.),
- d) Ograniczenia (styczeń 2020 r.):
 - ruchu pojazdów powyżej 27 ton – Śródmieście,
 - ruchu pojazdów powyżej 27 ton – Czarny Dwór,
 - tonażowe do 27 ton na obszarze Śródmieścia Gdańska,
 - ruchu dla pojazdów powyżej 27 ton.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że GZDiZ prowadził również prace analityczne dotyczące wpływu ruchu ciężkich pojazdów na układ drogowy w mieście. Wynikiem tych analiz było opracowanie w kwietniu 2016 r. ww. koncepcji ograniczenia ruchu pojazdów powyżej 24 ton dopuszczalnej masy całkowitej na obszarze Śródmieścia, a w styczniu 2020 r. na drodze ewaluacji wdrożenia ww. ograniczeń – koncepcji wprowadzenia ograniczenia tonażowego dla pojazdów powyżej 27 ton wraz z likwidacją istniejącego ograniczenia do 24 ton.

(akta kontroli str.27-33, 153-158)

1.2. GZDiZ sporządził Plan rozwoju sieci drogowej na lata 2017-2020, o którym mowa w art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴, a także przekazał go do Biura Rozwoju Gdańska, tj. organowi właściwemu w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

W Planie rozwoju sieci drogowej zawarto m.in. informacje dotyczące sieci drogowej pozostającej w zarządzie GZDiZ, w tym z zakresu planowanego rozwoju sieci w okresie jego obowiązywania, tj.:

- a) podstawową charakterystykę układu ulicznego miasta (kategoria drogi, długość, liczba i długość obiektów mostowych w osi drogi):
 - podział na kategorie sieci drogowej (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne, wewnętrzne)
 - powiązania miejskiego układu drogowego z siecią dróg pozamiejskich (infrastruktura powiązań z siecią drogową TEN-T),
 - sieć drogowa dla obsługi podróży regionalnych i międzyregionalnych (m.in. „zrealizowana Obwodnica Południowa Gdańska wraz z Obwodnicą Zachodnią i jej powiązaniem z Autostradą A1 oraz konsekwentna modernizacja dróg pozamiejskich w rejonie Gdańska przyczyniły się do radykalnej poprawy oraz w zasadniczy sposób ograniczyły i uporządkowały potoki ruchu tranzytowego na obszarze miasta wpływając jednocześnie na skanalizowanie ruchu towarowego do portów Gdańska”),
- b) ważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2010-2016,
- c) dokumenty strategiczne miasta:

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 470 (dalej: „ustawa o drogach publicznych”).

- Strategia rozwoju miasta (m.in. działania dla celu operacyjnego „Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej”: rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej dla obszarów rozwojowych i przemysłowych, w tym portu morskiego i lotniczego; kontynuacja inwestycji transportowych w południowych dzielnicach miasta),
- d) przewidywane inwestycje po 2016 r. (w zakresie pakietu „Inwestycje 2020”) m.in.:
- rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w porcie zewnętrznym w Gdańsku,
 - wiadukt Biskupia Górka w ramach układu drogowego Gdańsk Śródmieście,
 - rozbudowa systemu TRISTAR⁵ – II etap.

W Planie rozwoju sieci drogowej ujęto także projekty rezerwowe, natomiast nie określono środków na realizację zaplanowanych inwestycji drogowych.

(akta kontroli str. 88-96)

1.3. W okresie 2018-2020, zadania związane m.in. z ruchem pojazdów ciężarowych przypisane były ogółem 17 pracownikom GZDiZ zatrudnionym w pionach:

- Dyrektora, w Dziale Postępowań Administracyjnych (od 2019 r. jeden pracownik do obowiązków którego należało m.in. procedowanie pod względem prawnym umów w zakresie ochrony dróg),
- Zastępcy Dyrektora ds. Infrastruktury i Remontów, w Dziale Dróg (sześciu pracowników do obowiązków których należało m.in. dokonywanie przeglądów okresowych dróg), w Dziale Zajęć Pasa Drogowego (dwóch pracowników do obowiązków których należały m.in. zadania z zakresu ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych) oraz w Dziale Obiektów Inżynierskich (dwóch pracowników do obowiązków których należały m.in. zadania z zakresu ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych),
- Zastępcy ds. Zarządzania, w Dziale Inżynierii Ruchu (sześciu pracowników do obowiązku których należały m.in. zadania z zakresu ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych).

W grupie ww. pracowników Działu Dróg; trzech posiadało uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej, jeden posiadał uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-budowlanej w zakresie kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń, jeden posiadał uprawnienia do wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych, oraz jeden posiadał uprawnienia w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

W grupie ww. pracowników Działu Inżynierii Ruchu; dwóch posiadało upoważnienie Prezydenta Miasta Gdańska do wszczęcia, przeprowadzania postępowania oraz wydawania decyzji i postanowień w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej należących do właściwości zarządcy drogi w zakresie (a) zezwolenia na przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych oraz ustalania i pobierania opłat w tym zakresie oraz (b) wymierzania kary pieniężnej w ww. zakresie, dwóch posiadało pełnomocnictwo dyrektora GDZiZ do wydawania identyfikatorów upoważniających do wjazdu za znak m.in. B-5 i B-18, oraz jeden posiadał Certyfikat Audytora Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ponadto, ww. pracownicy posiadający upoważnienie Prezydenta Miasta Gdańska do prowadzenia

⁵ Zintegrowany System Zarządzania Ruchem „TRISTAR”, przeznaczony do podniesienia efektywności sterowania i zarządzania ruchem na terenie miasta (ITS – Intelligentny System Transportowy).

postępowania administracyjnego, ukończyli w 2012 r. szkolenie z zakresu zmiany przepisów dotyczących przejazdów po drogach publicznych pojazdów nienormalnych oraz z zasad wystawiania identyfikatorów.

(akta kontroli str. 7-13)

1.4. Na koniec 2019 r.⁶ w zarządzie GZDiZ znajdowały się drogi o długości ogółem 954,5 km, z tego: krajowe – 27,5 km, wojewódzkie – 62,5 km, powiatowe – 156,5 km, gminne – 603,0 km oraz wewnętrzne – 105,0 km. Z ww. kategorii dróg, jedynie drogi krajowe na całej długości pozwalały na ruch pojazdów, dla których nacisk na pojedynczą oś wynosi 11,5 t.

Dla porównania, na koniec 2018 r. długość ww. dróg wynosiła ogółem 943,0 km, z tego: wojewódzkie – 57,5 km, powiatowe – 156,0 km, gminne – 547,0 km, wewnętrzne – 155,0 km oraz bez zmian w przypadku obydwu długości dróg krajowych.

(akta kontroli str. 14)

1.5. Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że Gmina (Miasto Gdańsk) oraz zarządca drogi, nie posiada opracowanych formalnych procedur dotyczących identyfikacji i wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej miasta spowodowanych przejazdem pojazdów ciężarowych. W ramach przyjętych dobrych praktyk prowadzone są działania oparte na prewencji, polegającej na diagnozowaniu możliwości wystąpienia przejazdu pojazdów przeciążonych na etapie przygotowania inwestycji. Podczas uzgadniania dokumentacji projektowych wszystkich nowych inwestycji zarządca drogi umieszcza zapisy o konieczności uzgodnienia z GZDiZ obsługi komunikacyjnej placu budowy oraz zawarcia umowy na ochronę drogi. Inwestorzy, którzy w pozwoleniach, zezwoleniach lub uzgodnieniach otrzymują nakaz uzgodnienia swoich inwestycji z zarządcą drogi, zgłaszają swoje zamierzenia inwestycyjne do GZDiZ i w dalszej procedurze podlegają ocenie czy oraz w jakim zakresie realizowana inwestycja niedrogowa lub drogowa będzie wpływała na infrastrukturę. Zarządca drogi ustala jakie i ile pojazdów będą ją obsługiwały, trasy przejazdu do i z placu budowy, wylicza wysokość zabezpieczenia finansowego na poczet ewentualnych uszkodzeń/sprzątnięcia i ostatecznie zawiera umowę na ochronę techniczną/sanitarną drogi (lub zwalnia z takiego obowiązku). Dla dróg, na których obowiązują ograniczenia tonażowe oprócz zawartej umowy wydawane są identyfikatory zezwalające na wjazd pojazdów zgodnie z obowiązującymi ograniczeniami.

Innym przypadkiem pozostają inwestycje realizowane przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska (dalej: „DRMG”), jednostkę budżetową Gminy pełniącą rolę zarządcy drogi w zakresie inwestycji realizowanych na drogach publicznych i wewnętrznych miasta. DRMG w swoich przetargach zawiera zapisy zobowiązujące wykonawców do zawarcia z zarządcą drogi (GZDiZ) umowy na obsługę komunikacyjną budowy i ochronę drogi lub uzyskania od zarządcy drogi dokumentu potwierdzającego brak konieczności zawarcia takiej umowy oraz dodatkowo zobowiązanie do:

- naprawy (lub wymiany) zniszczonych przez wykonawcę podczas prowadzenia robót elementów istniejącej infrastruktury,
- odtworzenia lub przywrócenia terenu budowy i obszaru oddziaływania wykonywanych robót po zakończeniu robót do stanu pierwotnego.

W każdej umowie drogowej DRMG zobowiązuje inwestora do:

- wystąpienia do GZDiZ (co najmniej na jeden miesiąc przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych na działce inwestora) z informacją

⁶ Dane agregowane rocznie według stanu na każdego 31 grudnia.

- o zamiarze ich rozpoczęcia wraz z propozycją trasy dojazdu pojazdów budowy,
- uzgodnienia z zarządcą drogi sposobu obsługi komunikacyjnej placu budowy,
- zawarcia odrębnej umowy o ochronę drogi.

Odnosnie identyfikacji uszkodzeń, inwestor przed przystąpieniem do zamierzenia zawiera umowę na ochronę drogi i opracowuje inwentaryzację początkową układu drogowego. Każda umowa na ochronę drogi w celu zabezpieczenia interesów zarządcy drogi posiada zabezpieczenie finansowe (w formie aktu notarialnego, gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej lub kaucji) na poczet ewentualnych napraw, składane przez inwestora. Powyższa umowa zobowiązuje inwestora do bieżącego utrzymania trasy przejazdu pod kątem technicznym jak i sanitarno-porządkowym. Po zakończonej inwestycji strony umowy sporządzają inwentaryzację końcową, a stwierdzone uszkodzenia infrastruktury są naprawione staraniem i na koszt inwestora. Strony dokonują w wyznaczonym przez zarządcę drogi terminie oceny stanu sanitarno-porządkowego oraz oceny stanu technicznego dróg objętych zakresem umowy. Podczas inwentaryzacji końcowej strony porównują materiał z pierwszej inwentaryzacji z inwentaryzacją końcową, a wyniki oceny są potwierdzane protokołem. Sporządzony przez strony dokument zawiera zakres obowiązków inwestora, termin wykonania prac, zasady udostępnienia terenu w celu wykonania nałożonych przez zarządcę drogi obowiązków. W przypadku, gdy inwestor odmówiłby przywrócenia pasa drogowego do stanu z dnia sporządzenia inwentaryzacji początkowej zarządca drogi na podstawie zapisów umowy na ochronę drogi ma możliwość przystąpienia do naprawy własnym staraniem ze środków zabezpieczenia umownego wpłaconego przez inwestora, jak również zastrzega sobie możliwość dochodzenia roszczeń przewyższających wysokość zabezpieczenia w postępowaniu sądowym. Dotąd nie wystąpił taki przypadek (wszyscy inwestorzy uszkodzenia stwierdzone przez zarządcę drogi podczas inwentaryzacji końcowej usuwali własnym staraniem i na własny koszt).

Natomiast w przypadkach, gdy pojazdy inwestorów poruszają się po drogach publicznych bez wskazanych ograniczeń tonażowych, jednakże generując utrudnienia w ruchu poprzez zanieczyszczanie nawierzchni jezdni odpadami z placów budów – zawierane są umowy na ochronę sanitarno-porządkową na utrzymanie bieżące nawierzchni jezdni w obrębie wyjazdu z placu budowy. Aby wzmocnić skuteczność zawartych umów nie tylko na zakończenie inwestycji, ale również na etapie realizacji zamierzenia zarządca drogi wprowadził do umów kary umowne na wypadek braku realizacji przez inwestorów swoich obowiązków utrzymania infrastruktury drogowej.

Odnosnie wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej, to w oparciu o doświadczenia i przyjęte dobre praktyki zarządcy drogi dla zawieranych umów na ochronę drogi stosuje zasadę, że uszkodzeniu może ulec cała powierzchnia pasa drogowego i należy go w pełni odbudować (podbudowa, nowa nawierzchnia, regulacja krawężników, naprawa ciągów pieszych, poboczy). Drugim rodzajem zabezpieczenia jest gwarancja finansowa na poczet sprzątnięcia strefy ochrony (utrzymania należytego stanu sanitarno-porządkowego w obrębie prowadzonych robót i dróg dojazdowych). Przy wycenieniu każdego umownego zabezpieczenia zarządca drogi bada każdą sprawę indywidualnie biorąc pod uwagę powierzchnię, generowany ruch pojazdów budowy, termin, lokalizację inwestycji oraz rodzaj nawierzchni.

(akta kontroli str. 153-157)

1.6. W badanym okresie określono zasady współpracy GZDiZ z podmiotami mogącymi realizować działania w obszarze objętym kontrolą m.in. wprowadzone zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 30 marca 2017 r. w sprawie powołania Komisji ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego, w skład której weszli przedstawiciele:

- Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (dalej: „KW Policji”),
- Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku (dalej: „KM Policji”),
- Straży Miejskiej w Gdańsku,
- Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku,
- Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku (dalej: „UM w Gdańsku”),
- GZDiZ w Gdańsku.

Do zadań ww. Komisji należało w szczególności:

- rozpatrywanie wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektami docelowej organizacji ruchu drogowego na terenie miasta,
- opiniowanie projektów docelowej organizacji ruchu,
- koordynacja wprowadzanych zmian w docelowej organizacji ruchu,
- kontrola i analiza wprowadzanych zmian w docelowej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego organizacji,

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że GZDiZ realizując zadania w wielu płaszczyznach współpracuje z takimi służbami jak Policja, Straż Miejska czy Wojewódzki Inspektorat Transport Drogowego (dalej: „WITD”). W największym stopniu współpraca ta dotyczy zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmian w organizacji ruchu drogowego. W przypadku Policji oraz Straży Miejskiej forma współpracy została sformalizowana (powołano Komisję ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego, której jednym z zadań jest opiniowanie projektów zmian organizacji ruchu drogowego, w tym mających na celu zapobieganie negatywnym skutkom przejazdów przeciążonych pojazdów ciężarowych). Natomiast współpraca z WITD nie jest sformalizowana, niemniej jest ona stała, realizowana w zależności od potrzeb i pojawiających się problemów do rozwiązania. Jednym z przykładów współpracy są punkty kontroli pojazdów ciężarowych. Współpracujemy z WITD⁷ w zakresie poprawy oznakowania punktów kontroli, w celu zwiększenia bezpieczeństwa inspektorów realizujących czynności kontrolne. Efektem tych działań było wystąpienie do Wydziału Programów Rozwojowych UM w Gdańsku⁸, w sprawie zapewnienia w budżecie miasta środków inwestycyjnych umożliwiających realizację dodatkowego oznakowania.

(akta kontroli str. 15-26)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

GZDiZ wnosił propozycje dotyczące ochrony dróg do dokumentów planistycznych związanych z rozwojem transportu w mieście, w tym opracował Plan rozwoju sieci drogowej na lata 2017-2020. Posiadał również przygotowaną kadrę pracowników, którym przypisane były zadania związane z ruchem pojazdów ciężarowych

⁷ M.in. wniosek WITD z 26.10.2019 r. do GZDiZ o zmianę organizacji ruchu w rejonie punktów kontroli pojazdów na al. Armii Krajowej oraz na ul. Sucharskiego (oznakowanie pionowe o zmiennej treści: m.in. znaki B-33, B-26, A-30, tabliczka „Kontrola drogowa”).

⁸ M.in. stanowisko GZDiZ z 03.06.2019 r. przekazane Urzędowi Miejskiemu w Gdańsku (po zasięgnięciu opinii WITD) z propozycją podziału zadania na 3 etapy (2020 r. – 600 tys. zł, 2021 r. – 316 tys. zł, 2020 r. – 692 tys. zł).

w mieście. GZDiZ opracował i wprowadził zasady ograniczające ruch pojazdów ciężarowych na obszarze miasta m.in. strefy uspokojonego ruchu z ograniczoną dostępnością dla samochodów ciężarowych, ograniczenia tonażowe dla tranzytu, ograniczenia w ruchu ulicznym.

OBSZAR

2. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych

Opis stanu faktycznego

2.1. Według stanu na 31 marca 2020 r. na terenie miasta obowiązywały zasady ograniczające ruch pojazdów ciężarowych (opracowane i wprowadzone przez GZDiZ) poprzez m.in.:

a) ustalenie 22 stref uspokojonego ruchu z ograniczoną dostępnością dla samochodów ciężarowych lub określonych rodzajów takich samochodów, z czego:

- dwie strefy obejmujące łącznie 5,9 km ustanowiono w 2011 r, dwie strefy (7,6 km) w 2012 r., trzy strefy (7,8 km) w 2013 r. cztery strefy (17,9 km) w 2014 r., jedną strefę (3,0 km) w 2015 r. jedną strefę (12,0 km) w 2016 r., trzy strefy (5,1 km) w 2017 r., dwie strefy (46,9 km) w 2018 r., dwie strefy (3,5 km) w 2019 r., jedną strefę (4,0 km) w 2020 r. oraz jedną strefę rozszerzono do 5,8 km w latach 2016-2019,
- łącznie objęto ww. strefami 119,5 km dróg, co stanowiło 12,6% ogólnej długości dróg publicznych w mieście,

b) wprowadzenie 19 odcinkowych ograniczeń tonażowych dla tranzytu przez obszar miasta, z czego:

- w 18 przypadkach ograniczenia dotyczyły wyeliminowania tranzytu z terenu miasta, w jednym przypadku wyeliminowania tranzytu pojazdów budowy,
- ww. ograniczenia wprowadzono; trzy przed 2011 r., trzy w 2011 r., jedno w 2012 r., trzy w 2013 r., pięć w 2016 r., dwa w 2017 r. oraz dwa w 2019 r.,

c) wprowadzenie trzech innych ograniczeń ruchu na ulicach miasta, tj.:

- w dwóch przypadkach ochrony drogi (po jednym w 2011 r. i w 2013 r.) oraz w jednym przypadku umożliwienia ruchu wyłącznie w jednym kierunku (w 2011 r.).

Wszystkie ww. rozwiązania wprowadzane były sukcesywnie, w tym większość przed okresem objętym kontrolą. W przypadku zmian wprowadzonych w latach 2018-2020, dokonywano ich w drodze wprowadzonych w życie projektów z zakresu inżynierii ruchu opracowywanych przez GZDiZ⁹, które zawierały m.in. opis techniczny, stan istniejący, stan projektowany, przewidywany termin realizacji oraz

⁹ Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego – wprowadzenie ograniczenia tonażowego na ul. Partyzantów, ul. Batorego, ul. Jesionowej, GZDiZ, luty 2020 r.

Koncepcja wprowadzenia ograniczenia tonażowego dla pojazdów powyżej 27 ton wraz z likwidacją istniejącego ograniczenia do 24 ton, GZDiZ, styczeń 2020 r.

Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego – wprowadzenie ograniczenia tonażowego na ul. Kościuszki, GZDiZ, lipiec 2019 r.

Projekt zmiany organizacji ruchu drogowego dla dzielnicy Oliwa (ograniczenie tonażowe dla samochodów ciężarowych o masie całkowitej przekraczającej 8 ton w rejonie ulic: Czyżewskiego, Nadwodnej, Opackiej, Opata Rybińskiego, Starego Rynku Oliwskiego oraz Spacerowej w Gdańsku), GZDiZ, grudzień 2018 r.

Projekt organizacji ruchu drogowego (inventaryzacja i korekta oznakowania tonażowego w dzielnicy Osowa), GZDiZ, maj 2018 r.

Projekt zmiany organizacji ruchu (projekt docelowej organizacji ruchu – ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych i pojazdów typu melex na terenie Głównego Miasta w Gdańsku), GZDiZ, kwiecień 2018 r.

opisane mapy. Projekty te podlegały opiniowaniu (m.in. przez GZDiZ, Komisję ds. organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, Wydział Ruchu Drogowego KM Policji w Gdańsku) oraz zatwierdzeniu (przez Prezydenta Miasta Gdańska).

(akta kontroli str. 35-36, 38-61)

2.2. W badanym okresie obowiązywały rozwiązania chroniące infrastrukturę drogową miasta przed skutkami ruchu pojazdów ciężarowych, tj. m.in.:

- a) (Koncepcja) Ograniczenia ruchu pojazdów powyżej 24 ton dopuszczalnej masy całkowitej na obszarze Śródmieścia (GZDiZ, kwiecień 2016 r.),
- b) Ograniczenia (GZDiZ, styczeń 2020 r.):
 - ruchu pojazdów powyżej 27 ton – Śródmieście,
 - ruchu pojazdów powyżej 27 ton – Czarny Dwór,
 - tonażowe do 27 ton na obszarze Śródmieścia Gdańska,
 - ruchu dla pojazdów powyżej 27 ton.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że w mieście od lat wprowadzane są rozwiązania z zakresu organizacji ruchu drogowego mające na celu ochronę infrastruktury drogowej miasta przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Rozwiązania te z biegiem lat ewoluują, co wynika z postępujących zmian w zakresie m.in. nowej lub przebudowanej infrastruktury drogowej oraz budowy lub rozbudowy szeroko rozumianych punktów logistyczno-przemysłowych. Działania te są zróżnicowane i dostosowane do eliminacji konkretnych problemów:

- a) Ruch tranzytowy obsługujący punkty logistyczne, porty, zakłady przemysłowe, czyli generatory, odbywa się drogami do tego celu zbudowanymi, tj. głównie Trasą Sucharskiego, tunelem pod Martwą Wisłą, obwodnicą południową czy obwodnicą zachodnią. Przejazd ruchu tranzytowego przez miasto wykluczony jest dzięki wprowadzonym na odcinkach dróg ograniczeniom tonażowym,
- b) W obszarach licznej zabudowy mieszkaniowej, często jednorodzinnej, wprowadzana jest taka organizacja ruchu, w wyniku której po ww. obszarze poruszać się mogą pojazdy o określonej maksymalnej masie (3,5 t; 5 t, itp.),
- c) W celu ochrony drogi przed ruchem pojazdów ciężarowych stosowana jest tzw. procedura ochrony drogi, która ma celu odtworzenie ewentualnych zniszczeń, wynikających z realizacji inwestycji nie drogowej. Efektem tej procedury jest podpisanie umowy o ochronie drogi, zabezpieczonej wekslem bądź gwarancją bankową ubezpieczeniową, w ramach której wykonywana jest inwentaryzacja drogi przed i po realizacji inwestycji, a ewentualne zniszczenia naprawiane są na mocy umowy przez inwestora. Zapisy dotyczące ochrony drogi znajdują się także we wszystkich uzgodnieniach i decyzjach wystawianych podmiotom inwestycji nie drogowych, generującym znaczący ruch pojazdów ciężarowych związanych z budową.

Przykładem tego typu podejścia mogą być zmiany w organizacji ruchu drogowego zakładające wprowadzenie obszaru ograniczonego do 24 ton w rejonie centrum Gdańska (Koncepcja), które w wyniku analizy efektywności, uwzględniając dotychczasowe doświadczenia, zostały zastąpione nowym rozwiązaniem organizacji ruchu drogowego w zakresie ochrony dróg przed ruchem ciężkich pojazdów (Ograniczenia).

GZDiZ od kilkunastu lat prowadzi działania z zakresu analizy ruchu drogowego w zakresie prędkości pojazdów, występujących natężeń oraz struktury rodzajowej pojazdów. Dla przykładu w 2018 r. przeprowadzone zostały 124 pomiary ruchu drogowego z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych typu Metrocount, zaś

w 2019 r. przeprowadzono 130 takich pomiarów. Ich wyniki służą wypracowywaniu zmian w organizacji ruchu drogowego, w tym w zakresie ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych.

W okresie objętym kontrolą GZDiZ odnotował cztery skargi mieszkańców miasta na ruch pojazdów ciężarowych (m.in. w związku z lokalizacją parków przemysłowo-handlowych, portów morskich, kompleksów logistyczno-przemysłowych), z tego:

- skarga z 2018 r. dotyczyła hałasu wywoływanego przez ruch przejeżdżających pojazdów ciężarowych ul. Wyzwolenia;
- trzy skargi z 2019 r. dotyczyły: w dwóch przypadkach wyeliminowania ruchu pojazdów ciężarowych z ul. Bysewskiej oraz z ul. Kościuszki, a w jednym przypadku hałasu wywoływanego przez ruch pojazdów ciężarowych ul. Wyzwolenia.

Ponieważ treść ww. skarg nie stanowiła źródła potencjalnych kontroli, GZDiZ nie przekazał ich do wiadomości WITD. Natomiast w przypadku skargi dotyczącej ul. Kościuszki, GZDiZ wystąpił w 2019 r. do Policji (w ramach Komisji ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego) o przeprowadzanie kontroli przestrzegania zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych.

W wyniku rozpoznania ww. skarg GZDiZ:

- przygotował w 2018 r. projekt sygnalizacji świetlnej wymuszającej jazdę pojazdów z dozwoloną prędkością ul. Wyzwolenia, a w 2019 r. projekt ten zrealizował,
- przygotował w 2019 r. projekt ułożenia szykan na ul. Bysewskiej (planowana realizacja w 2020 r.),
- wyeliminował w 2019 r. ruch tranzytowy z ul. Kościuszki poprzez jej oznakowanie.

(akta kontroli str. 16-20, 27-29, 30-33, 37)

2.3. Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że *analizy wpływu na infrastrukturę drogową ruchu pojazdów ciężarowych generowanych przez odcinki płatne dróg, autostrady i drogi ekspresowe położone w okolicy lub na terenie miasta, prowadzone były w latach 2011-2012, w momencie wdrażania na sieci dróg krajowych elektronicznego systemu poboru opłat via TOLL. W ramach działań samorządów wchodzących w skład Trójmiasta, wprowadzono szereg zmian w organizacji ruchu, uniemożliwiających wykorzystywanie ulic w mieście dla ruchu pojazdów omijających drogi płatne (wprowadzone zmiany opisano w pkt 2.1). Wszystkie te zmiany były wdrażane projektami organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez organ zarządzający ruchem (Prezydent Miasta Gdańska). W wyniku ww. analiz, przyjęto rozwiązania w sieci komunikacyjnej dróg, polegające na wybudowaniu nowych odcinków dróg (Trasa Sucharskiego – 2012 r., obwodnica południowa miasta – 2012 r., tunel pod Martwą Wisłą – 2016 r.) w wyniku czego powstała nowa rama komunikacyjna. W oparciu o te zadania inwestycyjne stworzona została infrastruktura drogowa prowadząca ruch ciężki po układzie do tego dedykowanym.*

GZDiZ nie odnotował w badanym okresie skarg mieszkańców miasta na ruch pojazdów ciężarowych w mieście, generowany przez odcinki płatne dróg położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta lub dróg ekspresowych położonych na terenie miasta.

(akta kontroli str. 37, 73-75)

2.4. GZDiZ nie realizował zadań inwestycyjnych (nie było ich również w Planie rozwoju sieci drogowej na lata 2017-2020), związanych z dostosowaniem dróg do ruchu pojazdów ciężarowych, zarówno w zakresie przystosowania nośności drogi do

nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu do 11,5 tony, jak również w zakresie eliminującym ruch przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarze miasta.

Do 2016 r. miasto przeprowadziło szereg działań związanych z przebudową oraz budową nowych odcinków dróg. W wyniku budowy trasy Sucharskiego, obwodnicy południowej miasta, tunelu pod Martwą Wisłą, w powiązaniu z istniejącym już układem drogowym, stworzona została nowa rama komunikacyjna prowadząca ruch ciężkich pojazdów po układzie do tego ruchu dedykowanym.

W całym okresie objętym kontrolą, w zarządzie GZDiZ pozostawało 27,5 km dróg dostosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś. W całości były to drogi krajowe.

(akta kontroli str. 14, 97)

2.5. GZDiZ nie posiadał systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów, tj. systemu monitoringu poruszających się po drodze pojazdów, umożliwiającego w szczególności automatyczne wykrywanie i identyfikowanie pojazdów przeciążonych bez ich zatrzymywania.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że nie instalowanie punktów preselekcji wagowej wynika ze specyfiki układu drogowego miasta. Największym generatorem ruchu samochodów ciężarowych jest Port Gdańsk, do którego prowadzi układ dróg DK89 i S7. Lokalizacja punktów kontroli pojazdów w bezpośrednim sąsiedztwie połączenia wewnętrznych układów drogowych Portu z siecią dróg ogólnokrajowych oraz zakazy przejazdu pojazdów ciężarowych na poszczególnych ciągach komunikacyjnych w mieście wymuszają na kierowcach przejazd w pobliżu punktów kontrolnych. Rozwiązanie to przyjęto jako najbardziej efektywne dla ochrony układu drogowego przed ruchem pojazdów przeciążonych.

(akta kontroli str. 16-18)

2.6. W okresie objętym kontrolą, na terenie miasta zlokalizowane były cztery stacjonarne miejsca kontroli przeznaczone do ważenia pojazdów¹⁰, tj.:

- na wjeździe do miasta (droga wojewódzka), na al. Armii Krajowej (pomiędzy ul. Myśliwską i ul. Źródlaną),
- na wjeździe i na wyjeździe z miasta (obie strony drogi krajowej nr 89), na ul. Sucharskiego (pomiędzy ul. Handlową i ul. Andruszkiewiczza),
- na wyjeździe z miasta (droga krajowa nr 1), na ul. Marynarki Polskiej (pomiędzy ul. Żaglową i ul. Płażyńskiego).

Ww. miejsca powstały: w 2007 r. (ul. Marynarki Polskiej) oraz w 2012 r. (ul. Sucharskiego i al. Armii Krajowej), tj. w dacie powstania drogi. Ponieważ projekty ww. dróg nie były realizowane przez (ówczesny) Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, GZDiZ nie posiada wiedzy w zakresie uzgodnień z WITD lokalizacji oraz warunków technicznych miejsc kontroli (ważenia) pojazdów, jak również kosztów ich powstania.

W okresie objętym kontrolą, GZDiZ sprawdzał okresowo stan techniczny zbudowanych miejsc kontroli pojazdów, tj. we wrześniu 2018 r. na ul. Marynarki Polskiej i na al. Armii Krajowej, w październiku 2018 r. na ul. Sucharskiego (w obu kierunkach), w kwietniu 2019 r. na ul. Marynarki Polskiej i al. Armii Krajowej oraz w czerwcu 2019 r. na ul. Sucharskiego (w obu kierunkach).

GZDiZ przeprowadził własne pomiary pochylenia terenu na stanowiskach ważenia pojazdów, tj. w dniach: 14 października 2018 r. na ul. Sucharskiego (na wyjeździe),

¹⁰ Wbudowane w nawierzchnię jezdni (w zatoczce) specjalne miejsce na umieszczenie wagi pomiarowej do ważenia pojazdów.

27 lipca 2018 r. na ul. Sucharskiego (na wjeździe) i 11 sierpnia 2016 r. na ul. Marynarki Polskiej oraz na al. Armii Krajowej. Wszystkie ww. pomiary wykonane przez geodetę mieściły się w granicach dopuszczalnych spadków.

W przypadku ul. Sucharskiego (w obu kierunkach) lokalizacja miejsca do ważenia uniemożliwiała jego ominięcie przez przewoźnika. Natomiast, w przypadku ul. Marynarki Polskiej oraz al. Armii Krajowej istniała możliwość ominięcia miejsca ważenia innymi drogami. Przedmiotowe miejsca powstały na wiele lat przed oddaniem do ruchu kołowego tunelu pod Martwą Wisłą, który umożliwił likwidację tranzytu przez miasto.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że *liczba miejsc kontroli ważeniowych jest wystarczająca. Obecnie głównym generatorem ruchu ciężkiego w mieście jest port. Miejsca kontroli w Gdańsku zlokalizowane są wzdłuż dróg dedykowanych właśnie temu ruchowi. Na istniejącej sieci dróg wprowadzone są ograniczenia tonażowe, co skutecznie wymusza ruch układem dedykowanym.*

(akta kontroli str. 62-70, 74)

2.7. W badanym okresie GZDiZ podejmował działania, o których mowa w art. 4 pkt 21 ustawy o drogach publicznych, w celu ograniczenia skutków ruchu pojazdów ciężarowych, w związku z trwającymi inwestycjami budowlanymi w mieście i jego okolicy. I tak:

a) w 2018 r. oraz w 2019 r. na obszarze miasta zakończonych zostało odpowiednio 31 oraz 26 inwestycji budowlanych, w ramach których GZDiZ podjął następujące czynności organizacyjno-techniczne:

- ze wszystkimi inwestorami zawarte zostały umowy (sanitarne lub sanitarno-techniczne),
- zabezpieczeniem należytego wykonania obowiązku określonego w umowie (tj. warunków prowadzenia przejazdów) było oświadczenie o poddaniu się egzekucji, co do obowiązku zapłaty kosztów robót, materiału i sprzętu niezbędnych do uporządkowania zanieczyszczonych i odtworzenia uszkodzonych w trakcie przejazdów elementów dróg, złożone w formie aktu notarialnego, tudzież gwarancja bankowa, ubezpieczeniowa lub kaucja,
- w 54 umowach określona została kwotowa wartość zabezpieczenia (w trzech umowach z 2018 r. zabezpieczenia nie określono – w przypadkach tych nie stwierdzono również uszkodzeń poinwestycyjnych),
- w wyniku ww. czynności, inwestorzy we własnym zakresie wykonali naprawy stwierdzonych uszkodzeń (m.in. przełożenie kostki brukowej, kamiennej, betonowej, naprawa poboczy, wymiana płyt chodnikowych, łąty bitumiczne, wylanie asfaltu, zdjęcie płyt zabezpieczających, wyrównanie drogi, naprawa ścieżki rowerowej, wykonanie sieci, wymiana płyt yomb, przełożenie i zamulenie kostki, wymiana uszkodzonych obrzeży, odtworzenie zieleni, wysprzątanie terenu),

b) w latach 2018-2020 na obszarze miasta pozostawało w toku 97 inwestycji, w ramach których GZDiZ podjął następujące czynności organizacyjno-techniczne:

- z 87 inwestorami zawarte zostały umowy (sanitarne lub sanitarno-techniczne),
- w przypadku dziewięciu inwestorów umowy nadal podlegały uzgadnianiu, a w jednym przypadku procedura została wstrzymana (inwestor nie otrzymał pozwolenia na budowę),
- zabezpieczeniem należytego wykonania obowiązku wynikającego z ww. umów było również oświadczenie o poddaniu się egzekucji, złożone

w formie aktu notarialnego, gwarancja bankowa, ubezpieczeniowa lub kaucja,

- w przypadku 92 umów ustalona została kwotowa wartość zabezpieczenia (w pozostałych pięciu przypadkach wartość zabezpieczenia podlegała uzgodnieniu).

Wśród wszystkich ww. inwestycji nie było inwestycji drogowych prowadzonych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”).

Badanie przeprowadzone na próbie dwóch inwestycji zrealizowanych w okresie objętym kontrolą wykazało, że GZDiZ podjął skuteczne czynności organizacyjno-techniczne, które ograniczały skutki ruchu pojazdów ciężarowych w związku z trwającymi inwestycjami budowlanymi w mieście, jak również zabezpieczały środki finansowe na odbudowę uszkodzeń i zniszczeń w infrastrukturze drogowej związanej z tym ruchem (umowa, protokół z oględzin przedinwestycyjnych, oświadczenie o poddaniu się egzekucji w formie aktu notarialnego, gwarancja bankowa, protokół z oględzin poinwestycyjnych).

GZDiZ wprowadził także w badanym okresie stałe zmiany w organizacji ruchu niezwiązane z trwającymi inwestycjami budowlanymi w mieście lub jego okolicy, w celu eliminacji ruchu pojazdów ciężarowych. I tak:

- w 2018 r. w dzielnicy Osowa wprowadzono ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych (znak B-5 8t) w celu eliminacji tranzytu ciężkich pojazdów z ulic o zwartej zabudowie mieszkaniowej, co doprowadziło do wyprowadzenia tranzytu z tych ulic,
- w 2018 r. w ulicach Starego Miasta wprowadzono ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych (znak B-5 3,5t) w celu ochrony zabytkowych budynków, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz eliminacji tranzytu, co ograniczyło ruch tych pojazdów na terenie Starego Miasta,
- w 2019 r. w dzielnicy Oliwa wprowadzono ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych (znak B-5 8t) w celu ochrony zabytkowych budynków i eliminacji tranzytu ciężkich pojazdów, co doprowadziło do tranzytu wyłącznie drogami pozamiejskimi,
- w 2019 r. na ul. Kościuszki wprowadzono ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych (znak B-5 12t) w celu wyeliminowania tranzytu, co przeniósł tranzyt na drogi pozamiejskie,
- w 2019 r. na terenie Śródmieścia oraz na ul. Czarny Dwór wprowadzono ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych (znak B-5 27t) w celu wymuszenia tranzytu do portu i stoczni drogami przystosowanymi do ruchu ciężkich pojazdów (tj. drogami S6, S7, DK89, Tunelem pod Martwą Wisłą, ul. Marynarki Polskiej), co doprowadziło do wyeliminowania tranzytu.

GZDiZ nie wprowadzał w ww. zakresie zmian czasowych w organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 76-86, 98-137)

2.8. Funkcję zarządcy drogi w zakresie opracowania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, modernizacji oraz drogowych obiektów Prezydent Miasta Gdańska powierzył Wydziałowi Projektów Inwestycyjnych UM w Gdańsku. W celu realizacji tych zadań zostały opracowane następujące programy: Baza Priorytetów Inwestycyjnych, Program modernizacji ulic w Gdańsku, Program modernizacji chodników w Gdańsku, Program modernizacji obiektów inżynierskich.

GZDiZ w ramach Bazy Projektów Inwestycyjnych przekazywał, w okresie objętym kontrolą, do Wydziału Programów Rozwojowych UM w Gdańsku wnioski¹¹

¹¹ GZDiZ -ZL-401 -1 (377)2011-MP z 13.06.2018 r., GZDiZ-IR-401-1(390)-2011-MP z 10.06.2019 r.

w zakresie m.in. rewitalizacji i przebudowy przestrzeni publicznej¹² i obiektów inżynierskich¹³.

W ramach Programu modernizacji ulic w Gdańsku oraz Programu modernizacji chodników w Gdańsku GZDiZ przygotował propozycje uwzględniające zadania do realizacji, wskazując ich kolejność realizacyjną, która wynikała ze stanu technicznego ulicy lub chodnika, znaczenia komunikacyjnego i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jak wyjaśnił Dyrektor, *na wniosek GZDiZ powstał wieloletni plan inwestycyjny w zakresie Modernizacji obiektów inżynierskich, który obejmuje konieczne działania w zakresie przebudowy obiektów inżynierskich. Utworzono ponadto ranking obiektów do przebudowy lub remontu, na podstawie którego część obiektów znalazła się na liście realizacji na lata najbliższe, tj. 2020-2023. Jednostka koordynująca, tj. Wydział Programów Inwestycyjnych UM w Gdańsku przydziela do realizacji zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu jednostkom wykonawczym realizującym na rzecz miasta zadania inwestycyjne, tj. DRMG lub GZDiZ zapewniając ich finansowanie. W ramach statutowej działalności polegającej m.in. na utrzymaniu istniejącej infrastruktury drogowej, GZDiZ wykonywał bieżące remonty ulic i chodników. W tym celu w oparciu o przeglądy okresowe (roczne i pięcioletnie), przeglądy bieżące, zgłoszenia, wnioski itp. GZDiZ sporządzał corocznie plany remontów bieżących ulic i chodników, których realizacja odbywała się ze środków finansowych przekazywanych przez Miasto do dyspozycji GZDiZ z przeznaczeniem na bieżące utrzymanie i poprawę stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej.*

GZDiZ, działając w oparciu o art. 16 ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych oraz art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego¹⁴, zawierał z inwestorami inwestycji niedrogowych umowy drogowe, których przedmiotem jest budowa lub przebudowa dróg publicznych. Zakres umów drogowych co do zasady ustalany jest w oparciu o analizy komunikacyjne inwestycji niedrogowych i stanowisko Zespołu konsultacyjno-negocjacyjnego działającego na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Gdańska. Oba ww. typy umów zawierane są także przez Wydział Projektów Inwestycyjnych UM w Gdańsku w przypadkach, kiedy roboty drogowe, do których zostanie zobowiązany inwestor, związane są z inwestycjami miejskimi.

W umowach zawarto zapisy zobowiązujące inwestorów niedrogowych m.in. do:

- uzgodnienia z zarządcą drogi sposobu obsługi komunikacyjnej placu budowy i zawarcia odrębnej umowy o ochronę drogi, przy czym inwestor zobowiązany jest pisemnie zgłosić GZDiZ co najmniej na jeden miesiąc przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych na działce inwestora (w tym także wywozu ziemi, czy prac archeologicznych), zamiar ich rozpoczęcia wraz z propozycją trasy dojazdu pojazdów budowy,
- usunięcia uszkodzeń w drogach prowadzących do terenu budowy inwestycji niedrogowej jak i inwestycji drogowej, spowodowanych środkami transportu wykonawcy lub jego podwykonawców, nie wynikających z bieżącej eksploatacji,
- bieżącego i systematycznego oczyszczania dróg, po których poruszać się będą pojazdy inwestora lub jego wykonawcy lub podwykonawców wykonujących inwestycję niedrogową jak i inwestycję drogową, w tym

¹² Ulice, tereny zieleni, place, parki, pomniki, cmentarze, lasy komunalne.

¹³ Kładki dla pieszych, mosty, przejścia podziemne, wiadukty, węzły drogowe, system monitoringu miejskiego.

¹⁴ Dz. U. z 2018 r. poz. 203.

w szczególności okolicy zjazdu na teren placu budowy z błota, ziemi i innych zanieczyszczeń nawiezionych przez te pojazdy.

Drugi i obiekty inżynierskie znajdujące się w obszarze działania GZDiZ, zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁵ oraz Zarządzeniem Nr 22/2015 Dyrektora GZDiZ z dnia 8 grudnia 2015 r. w sprawie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, podlegały: okresowej kontroli, co najmniej raz w roku polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego; okresowej kontroli, co najmniej raz na pięć lat, polegającej na okresowej kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania, estetyki obiektu oraz jego otoczenia.

Dyrektor wyjaśnił, że na podstawie ww. przeglądów identyfikowane były odcinki dróg (ulic), czy też drogi (ulice) m.in. wymagające przebudowy, remontu z uwagi na zły stan techniczny, jak też działań doraźnych polegających na miejscowej naprawie nawierzchni jezdni i chodników. Wnioski, zalecenia z tych przeglądów stanowiły podstawę do umieszczenia ich w planie remontowym GZDiZ oraz w Bazie Priorytetów Inwestycyjnych i Programie modernizacji ulic na terenie miasta Gdańska. Niezależnie od dokonywanych okresowych kontroli realizowanych w oparciu o ww. Zarządzenie, inspektorzy nadzoru w ramach obowiązków służbowych dokonują „doraźnej” kontroli stanu technicznego dróg, w szczególności pod względem zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Częstotliwość kontroli uzależniona była od stanu technicznego nawierzchni jezdni, chodników, dróg rowerowych, itp., jak też pory roku.

W zakresie identyfikowania przez GZDiZ szkód powodowanych w infrastrukturze drogowej przez pojazdy przeciążone i przyczyn ich powstawania Dyrektor wyjaśnił, że przejazd pojedynczych pojazdów przeciążonych nie powoduje zauważalnych uszkodzeń w infrastrukturze drogowej. W przypadku pojawienia się niewielkich uszkodzeń GZDiZ nie jest w stanie zidentyfikować pojazdów, które mogły je spowodować. Gmina i zarządca drogi w ramach przyjętych dobrych praktyk swoje działania identyfikacji skutków przejazdów pojazdów przeciążonych opiera na prewencji polegającej na diagnozowaniu możliwości wystąpienia takich pojazdów już na etapie przygotowania inwestycji. Tym samym podczas uzgadniania dokumentacji projektowych nowych inwestycji zarządca drogi umieszcza zapisy o konieczności uzgodnienia z GZDiZ obsługi komunikacyjnej placu budowy oraz konieczność zawarcia umowy na ochronę drogi. Dodatkowo Wydział Urbanistyki i Architektury UM w Gdańsku w swoich pozwoleniach na budowę również umieszcza zapisy o konieczności uzgodnienia obsługi komunikacyjnej placu budowy z zarządcą drogi. Inne instytucje miejskie np. Gdańskie Nieruchomości, które udostępniają nieruchomości np. w celu organizacji zaplecza budów występują do GZDiZ z zapytaniem czy istnieje możliwość utworzenia zjazdu z drogi publicznej i na jakich warunkach.

W przypadku inwestycji realizowanych przez DRMG, jednostkę budżetową gminy pełniącą rolę zarządcy drogi w zakresie inwestycji realizowanych na drogach publicznych i wewnętrznych miasta Gdańska inwestorzy zobowiązani są m.in. do:

- wystąpienia do GZDiZ co najmniej na jeden miesiąc przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych na działce inwestora (w tym także wywozu ziemi, czy prac archeologicznych), zamiar ich rozpoczęcia wraz z propozycją trasy dojazdu pojazdów budowy,
- uzgodnienia z zarządcą drogi sposobu obsługi komunikacyjnej placu budowy,

¹⁵ Dz.U. z 2019 poz.1186, ze zm. (dalej: „ustawa Prawo budowlane”).

- zawarcia odrębnej umowy o ochronę drogi.

Odnosnie identyfikacji uszkodzeń inwestor przed przystąpieniem do zamierzenia zawiera z GZDiZ umowę na ochronę drogi, o której mowa wyżej, opracowuje inwentaryzację początkową układu drogowego w obecności GZDiZ, oraz wnosi zabezpieczenie finansowe na poczet ewentualnych napraw. Przedmiotowa umowa zobowiązuje również inwestora do bieżącego utrzymania trasy przejazdu pod kątem zarówno technicznym jak i sanitarno-porządkowym. Po zakończonej inwestycji strony umowy sporządzają inwentaryzację końcową, a stwierdzone uszkodzenia infrastruktury są naprawione staraniem i na koszt inwestora. W przypadku gdyby inwestor odmówił przywrócenia pasa drogowego do stanu dnia sporządzenia inwentaryzacji początkowej zarządca drogi na podstawie zapisów zawartej umowy na ochronę drogi ma możliwość przystąpienia do naprawy własnym staraniem ze środków zabezpieczenia umownego.

Dyrektor wyjaśnił, że w związku z opisanymi powyżej zasadami nie zaszyły okoliczności, w których inwestor odmówiłby naprawy uszkodzeń spowodowanych w wyniku przejazdu pojazdów obsługujących budowy. Tym samym nie wystąpiła konieczność prowadzenia w systemie finansowo-księgowym ewidencji uzyskanych z tego tytułu dochodów i wydatków. Roszczenia zarządcy drogi rozliczane były w trybie niefinansowym polegającym na przywróceniu przez inwestora pasa drogowego do stanu pierwotnego.

W okresie objętym kontrolą GZDiZ dochodził roszczeń poprzez wskazanie inwestorowi w protokole inwentaryzacji końcowej koniecznego do wykonania zakresu napraw w pasie drogowym. Po zakończeniu napraw sporządzany był protokół końcowy stwierdzający zakończenie napraw.

Środki finansowe przekazywane przez WITD, które wpływały na rachunek GZDiZ, stanowiły dochody Gminy Miasta Gdańska bez celowego wskazania ich przeznaczenia.

(akta kontroli str. 169-589)

2.9. W badanych okresie, otrzymane z WITD kary nałożone i wyegzekwowane od przewoźników z tytułu przekroczenia dopuszczalnych nacisków na oś oraz masy całkowitej pojazdów ujawnionych na terenie miasta, wynosiły odpowiednio (łącznie z odsetkami): 146,0 tys. zł w 2018 r., 187,9 tys. w 2019 r. oraz 23,5 tys. zł do 31 marca 2020 r. GZDiZ nie planował dochodów w ww. zakresie ze względu na ich nieprzewidywalność.

(akta kontroli str. 34)

2.10. W okresie objętym kontrolą GZDiZ przeprowadzał roczne przeglądy dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, na których zlokalizowane były miejsca kontroli (ważenia) pojazdów, odpowiednio w dniach:

- ul. Marynarki Polskiej: 21 września 2018 r. oraz 30 kwietnia 2019 r.,
- ul. Sucharskiego: 18 października 2018 r. oraz 26 czerwca 2019 r.,
- al. Armii Krajowej: 18 września 2018 r. oraz 18 kwietnia 2019 r.

Natomiast pięcioletnie przeglądy ww. dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, przeprowadzone zostały odpowiednio w dniach: ul. Marynarki Polskiej – 26 października 2017 r., ul. Sucharskiego – 5 października 2017 r. oraz al. Armii Krajowej – 26 października 2017 r.

Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że wszystkie drogi poddawane są kontroli stanu technicznego, zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Dodatkowo, wszystkie drogowe obiekty inżynierskie (obiekty mostowe, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe) poddawane są minimum raz w roku kontroli stanu

technicznego. Niezależnie od przeprowadzanych przeglądów, wynikających z ww. ustawy, przeprowadzane są również przeglądy bieżące obiektów w ramach nadzorowania prac utrzymaniowych, naprawczych i awaryjnych, wynikających z zaleceń z kontroli, jak również zgłoszeń kierowanych do zarządcy obiektów (przewoźnicy, mieszkańcy, służby porządkowe, ratunkowe, mundurowe, itp.). GZDiZ nie widział potrzeby opracowania procedur wewnętrznych, które regulowałyby dodatkowo częstotliwość takich przeglądów.

(akta kontroli str. 74-75, 87)

2.11. W badanym okresie GZDiZ był użytkownikiem trzech Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), tj.:

- Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem „TRISTAR”, przeznaczonego do podniesienia efektywności sterowania i zarządzania ruchem na terenie miasta,
- Systemu Sterowania i Nadzoru Instalacji Tunelu pod Martwą Wisłą,
- Systemu Ostrzegania Przekroczenia Skrajni Pojazdów Ciężarowych w al. Hallera.

System „TRISTAR”, wdrożony do użytku w 2012 r., składał się z 11 modułów, tj.:

- 1) Systemu Nadzoru Wizyjnego (m.in.: agregował dane poprzez zapis video, wykorzystywany do analizowania sytuacji ruchowej, umożliwiał weryfikację liczby i typów pojazdów ciężarowych oraz poruszania się pojazdów ponadnormatywnych, dane służące do doboru adekwatnych do zaistniałego problemu narzędzi i rozwiązań, dostęp do danych video posiadała, na wniosek, Policja, prokuratora i sądy),
- 2) System Monitorowania Nadzoru Ruchu Pojazdów (m.in.: agregował dane poprzez rejestr zgłoszeń (z pętli indukcyjnych i stacji pomiaru ruchu), wykorzystywany do gromadzenia informacji o natężeniu ruchu i strukturze rodzajowej pojazdów, dane służące do badania liczby pojazdów na potrzeby zmian organizacji ruchu drogowego, dostęp do danych modułu, na wniosek zainteresowanych),
- 3) System Sterowania Ruchem Drogowym (m.in.: agregował dane poprzez zapis sekwencji zmiany świateł sygnalizacji, wykorzystywany do sterowania sygnalizacją świetlną, bez dostępu do danych modułu dla innych podmiotów),
- 4) System Monitorowania i Nadzoru Ruchu Pojazdów (m.in.: agregował dane w rejestrze zgłoszeń (zaszyfrowane dane pojazdu), wykorzystywany do szacowania czasu przejazdu i wykrywania zdarzeń drogowych, dane służące dla potrzeb organizacji ruchu, bez dostępu do danych modułu dla innych podmiotów),
- 5) System Pomiaru Parametrów Meteorologicznych (m.in.: agregował dane meteo, wykorzystywany do zarządzania prędkością na znakach zmiennej treści w zależności od warunków meteo, dane niezbędne do „akcji zima” i zapewnienia bezpieczeństwa na drodze, dostęp do danych modułu (na wniosek) dla zainteresowanych),
- 6) System Informacji Parkingowej (nie agregował danych, zawierał dane aktualne, wykorzystywany m.in. do bieżącego kierowania aut na wolne miejsca parkingowe, dane służące do prezentacji wolnych miejsc parkingowych, dostęp dla wszystkich kierowców poprzez znaki informacji parkingowej),
- 7) System Informacji dla Kierowców (nie agregował danych, zawierał dane aktualne, wykorzystywany m.in. do wskazywania drogi alternatywnej i informacji o czasie przejazdu oraz utrudnieniach, informacje wyświetlane

na tablicach zmiennej treści, dostęp dla wszystkich kierowców poprzez tablice zmiennej treści),

- 8) System Informacji Medialnej (nie agregował danych – działanie bieżące, wykorzystywany m.in. do prezentacji informacji dla mieszkańców, komunikaty wyświetlane na stronie internetowej www.tristar.gdansk.pl, dane ogólnodostępne),
- 9) System Planowania Ruchu (nie agregował danych – działanie bieżące, wykorzystywany m.in. do sterowania sygnalizacją świetlną poprzez symulację ruchu, dane służące do tworzenia symulacji ruchu, dostęp do danych wyłącznie dla użytkownika systemu),
- 10) System Informacji dla Pasażerów Transportu Zbiorowego (nie agregował danych – podgląd bieżący, wykorzystywany m.in. do prezentacji realnych czasów przyjazdu/odjazdu pojazdu z przystanku, komunikaty dla pasażerów wyświetlane na tablicach informacji pasażerskiej, dane ogólnodostępne),
- 11) System Zarządzania Ruchem Pojazdów Transportu Zbiorowego (nie agregował danych – podgląd bieżący, wykorzystywany do zarządzania flotą pojazdów komunikacji publicznej, dane służące zarządzaniu pojazdami komunikacji miejskiej i weryfikacji realizacji umowy przewozowej, dostęp do danych wyłącznie dla użytkownika systemu).

System Tunelu pod Martwą Wisłą, wdrożony do użytku w 2016 r, składał się z dwóch modułów, tj.:

- 1) System Nadzoru Wizyjnego Tunelu (agregował dane poprzez zapis video, wykorzystywany do analizowania sytuacji ruchowej oraz wykrywania zdarzeń w tunelu, umożliwiał weryfikację liczby i typów pojazdów ciężarowych oraz poruszania się pojazdów ponadnormatywnych, dane służące do doboru adekwatnych do zaistniałego problemu narzędzi i rozwiązań, dostęp do danych video posiadała „na wniosek, Policja, prokuratora i sądy),
- 2) System SCADA Tunelu (m.in.: agregował dane (parametry instalacji tunelu), wykorzystywany do zapewnienia bezpieczeństwa w tunelu (wyświetlanie treści oraz prędkości na tablicach i znakach zmiennej treści, sterowanie sygnalizacją świetlną, wykrywanie zdarzeń drogowych), dane służące do analizy sytuacji ruchowej i struktury rodzajowej pojazdów oraz parametrów pogodowych, dostęp do danych o natężeniu ruchu i strukturze rodzajowej pojazdów, na wniosek zainteresowanych).

System Ostrzegania Przekroczenia Skrajni w al. Hallera, wdrożony do użytku ok. 2000 r. i zmodernizowany w 2020 r., nie agregował danych, rejestrował wyłącznie przekroczenie skrajni pojazdu (radar), wykorzystywany był do zabezpieczenia infrastruktury drogowej (wiadukt kolejowy, tramwajowa sieć trakcyjna), dane dostępne były wyłącznie dla użytkownika systemu.

(akta kontroli str. 70-71)

2.12. GZDiZ współpracował z innymi służbami, takimi jak Policja, Straż Miejska czy WITD w Gdańsku. W przeważającym zakresie współpraca ta dotyczyła zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmian w organizacji ruchu drogowego. W przypadku KM Policji w Gdańsku, KW Policji w Gdańsku oraz Straży Miejskiej w Gdańsku forma współpracy została sformalizowana. Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska powołana została Komisja ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego. Jednym z zadań ww. Komisji było opiniowanie projektów zmian organizacji ruchu drogowego, w tym mających na celu zapobiegać negatywnym skutkom pojazdów przeciążonych pojazdów ciężarowych.

Jak wyjaśnił Dyrektor, *współpraca z WITD obecnie nie jest sformalizowana, niemniej jest ona stała, realizowana w zależności od potrzeb i pojawiających się problemów do rozwiązania. Przykładem współpracy są punkty kontroli pojazdów ciężarowych. W wyniku wniosku WITD w zakresie dostosowania miejsc kontroli pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu zwiększenia bezpieczeństwa inspektorów realizujących czynności kontrolne, było wystąpienie GZDiZ do Wydziału Projektów Inwestycyjnych (wcześniej Wydział Programów Rozwojowych) UM w Gdańsku, w sprawie zapewnienia w budżecie miasta środków inwestycyjnych umożliwiających realizację dodatkowego oznakowania.*

Dyrektor wyjaśnił, że *w ramach istniejącego oznakowania pionowego funkcjonuje również to, które kieruje ruch pojazdów ciężarowych drogami tranzytowymi, zbudowanymi w celu obsługi ruchu ciężkiego. Dedykowane w tym celu oznakowanie kieruje ruch ciężkich pojazdów układem podstawowym, przy którym zlokalizowane są punkty wagowe. Oznakowanie to jest ogólnie dostępne i znane zarówno kierującym jak i szeroko rozumianych służbom.*

GZDiZ nie zwracał się do WITD o przeprowadzenie kontroli ważeń w mieście.

Dyrektor wyjaśnił, że *wybudowana sieć układu drogowego dedykowanego m.in. ruchowi pojazdów ciężarowych oraz przeprowadzone zmiany w organizacji uchu drogowego w zakresie wprowadzania stref/obszarów/odcinków ograniczonych tonażowo sprawiają, iż GZDiZ odstąpił od tego typu wniosków.*

GZDiZ nie zwracał się do WITD z zapytaniami o zapotrzebowanie na nowe miejsca kontroli i wagi preselekcyjne

Dyrektor wyjaśnił, że *głównym generatorem ruchu pojazdów ciężarowych jest obszar portowy. Prowadzące do niego drogi przystosowane są do przenoszenia ruchu ciężkich pojazdów, a w ich sąsiedztwie zlokalizowane są miejsca kontroli wagowej. W efekcie GZDiZ nie zwracał się do WITD z ww. zapytaniami.*

GZDiZ uczestniczy w pracach działającej przy Wydziale Gospodarki Komunalnej UM w Gdańsku Komisji ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego. W jej skład wchodzi również m.in. przedstawiciele KM Policji i Straży Miejskiej. Przedmiotem prac ww. Komisji były również kwestie związane z poruszaniem się pojazdów przeciążonych w mieście.

Przedstawiciele GZDiZ uczestniczyli w posiedzeniach Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: „PRBRD”) jako reprezentacja Gminy Miasta Gdańsk.

Jak wyjaśnił Dyrektor, *na spotkaniach tych nie były poruszane konkretne problemy organizacji ruchu w powiatach, w tym ruchu pojazdów przeciążonych. Tematyka posiedzeń PRBRD skupiała się na problemach bezpieczeństwa w ruchu drogowym w szczególności na poziomie bezpieczeństwa na drogach (dane statystyczne, raporty) oraz zagrożeń dla ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także prędkości na drogach, szczególnie w powiatach zamiejskich.*

Dyrektor wyjaśnił ponadto, że *prowadzona do 2016 r. rozbudowa układu drogowego pozwoliła zapewnić sieć dróg dedykowanych przejazdowi pojazdów ciężarowych. Ponadto w latach wcześniejszych Gmina Miasta Gdańska, w tym GZDiZ, wprowadziła szereg zmian w organizacji ruchu drogowego. Powyższe działania pozwoliły wyeliminować ruch pojazdów ciężkich z ulic do tego niedostosowanych i skierować go na układ podstawowy do tego dostosowany.*

(akta kontroli str. 169-589)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

GZDiZ podejmowało działania w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych. Zarządca dróg przyjmował rozwiązania chroniące infrastrukturę drogową miasta przed skutkami takiego ruchu, nie posiadał jednak systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów. GZDiZ podejmował działania w celu ograniczenia skutków ruchu pojazdów ciężarowych związanych z prowadzonymi inwestycjami budowlanymi w mieście, jak również identyfikował szkody powstałe w infrastrukturze drogowej oraz dochodził ich napraw i odtworzeń. Jednak, jedynie niewielka część dróg będących w zarządzie GZDiZ przystosowana była do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, GZDiZ przeprowadzał okresowe przeglądy dróg, na których zlokalizowane były miejsca kontroli wagowej. Zarządca dróg współpracował także z innymi podmiotami realizującymi działania w obszarze objętym kontrolą.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Gdańsk, dnia 30 czerwca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor
DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Ewa Jasjńska-Kluczek
podpis

Kontrolerzy
Piotr Lewandowski


Podpis

Zdzisław Stefan Zbierski


Podpis

