



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Kielcach

LKI. 410.003.02.2020

Grzegorz Staszewski
p.o. Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach
Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Kielcach
al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 4, 25-520 Kielce
T +48 41 249 91 00, F +48 41 249 91 05
lki@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Dróg w Kielcach (dalej: MZD), ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dyrektorem MZD od 15 września 2016 r. do 28 maja 2020 r. był Włodzimierz Stępień. Od 1 czerwca 2020 r. pełniącym obowiązki Dyrektora MZD jest Grzegorz Staszewski. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 2, 439-442)</p>
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych.2. 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 Kielcach.
Kontroler	Arkadiusz Pawlik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKI/27/2020 z 20 kwietnia 2020 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1)</p>

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

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W MZD zapewniono odpowiednie przygotowanie organizacyjno-kadrowe do realizacji zadań związanych z ochroną infrastruktury drogowej. Nie zgłaszano jednak propozycji uwzględnienia w dokumentach planistycznych regulujących politykę transportową miasta, problematyki związanej z ochroną dróg, w tym z ograniczeniem ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. MZD nie podjął działań w celu nawiązania współpracy z innymi podmiotami, a w szczególności z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego (WITD) w powyższym zakresie. Nie opracowano *Planu rozwoju sieci dróg*, pomimo że obowiązek taki wynika z przepisów art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych³. MZD nie przygotował miejsc kontroli pojazdów, o których mowa w art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych. Brak takich miejsc uniemożliwia kontrolę masy i nacisku na oś pojazdów na terenie miasta, a w konsekwencji eliminację tych pojazdów z ruchu w mieście oraz pozbawia budżet miasta dochodzenia ewentualnych kar z tytułu przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej. Działaniami mającymi na celu ograniczenie oddziaływania ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na stan infrastruktury w mieście podejmowanymi przez MZD było wprowadzenie ograniczeń tonażowych, uzgodnień na wjazd oraz remonty i modernizacja dróg. W wyniku prowadzonych inwestycji długość dróg przystosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś zwiększył się o 13,5 km. Okresowe kontrole dróg przeprowadzały osoby z odpowiednimi kwalifikacjami i zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁴.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie ze statutem, MZD jest jednostką organizacyjną Miasta Kielce, przy pomocy której Prezydent Miasta Kielce wykonuje swoje obowiązki zarządcy drogi na drogach publicznych stanowiących własność Gminy Kielce, leżących w granicach administracyjnych miasta. Do zakresu działania MZD należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej i planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg; realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu; prowadzenie ewidencji dróg; przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg.

(akta kontroli str. 3-16)

W dokumentach planistycznych związanych z rozwojem transportu miejskiego, tj. w *Planie Transportowym gminy Kielce oraz gmin przyległych tworzących wspólną komunikację zbiorową* (dalej: *Plan Transportowy*) oraz *Planie Mobilności dla miasta Kielce i kieleckiego obszaru funkcjonalnego* (dalej: *Plan Mobilność*)⁶ nie uwzględniono problematyki związanej z ograniczeniem ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarze miasta Kielce. Włodzimierz Stępień, dyrektor

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

³ Dz. U. z 2020 r., poz. 470

⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm.

⁵ 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.

⁶ Zatwierdzonymi uchwałami Rady Miasta Kielce, odpowiednio: Nr LXII/1096/2014 z 5 czerwca 2014 r. i Nr XXXII/676/2016 z 20 października 2016 r.

MZD, wyjaśnił m.in., że szczegółowe wytyczne i opis problematyki w zakresie ograniczenia ruchu przeciążonych pojazdów będą stanowić jeden z elementów „Planu rozwoju sieci drogowej w Kielcach” (...). Trwają też czynności planistyczno-projektowe związane z budową drogi ekspresowej S-74 oraz wschodnią obwodnicą miasta, które przyczynią się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miasta.

(akta kontroli str. 448-454, 500)

1.2. W MZD nie opracowano Planu rozwoju sieci drogowej. Jak wyjaśnił Tomasz Zboch, Kierownik Wydziału Planowania Rozwoju Dróg MZD *rozbudowa układu drogowego w zakresie realizacji potrzeb transportowych opierała się m.in. o Plan Transportowy i Plan Mobilności.*

(akta kontroli str. 443)

W obu ww. Planach nie przewidziano zadań inwestycyjnych, które miałyby wpływ na ruch pojazdów ciężarowych w mieście. W *Planie Mobilności* zarekomendowano jedynie (punkt 5.6. *Działania w zakresie logistyki miejskiej*) *przeprowadzenie oceny efektywności istniejącego systemu wywozu odpadów oraz dostawy towarów w centrum miasta, a następnie opracowanie optymalnej struktury tego systemu i wdrożenie miejskiego systemu informatycznego dla optymalizacji procesów dostawy towarów w obrębie miasta. W kolejnym etapie rekomenduje się rozważenie możliwości zastosowania metod ekstensywnych – np. zmiany modeli pojazdów wykorzystywanych dla wywozu odpadów i transportu towarów, ograniczenie ruchu ciężarowego w niektórych dzielnicach miasta, etc.*

(akta kontroli str. 443, 484-485, 500)

1.3. Zgodnie z obowiązującym Regulaminem Organizacyjnym MZD zadania związane z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych przypisano kilku wydziałom. Wydział Dróg i Inżynierii Ruchu zajmuje się m.in. przygotowaniem uzgodnień i zezwoleń związanych z transportem ponadnormatywnym; opiniowaniem przejazdów pojazdów o masie przekraczającej ograniczenia na niektórych drogach miejskich i koordynacją prac w zakresie tworzenia inteligentnego systemu transportu (ITS). Do zadań Wydziału Utrzymania i Eksploatacji Dróg należy m.in. przeprowadzanie okresowych kontroli stanu technicznego dróg; wykonywanie robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających; przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników; pełnienie funkcji inwestora w zakresie utrzymania. Wydział Przygotowania Inwestycji wykonuje zadania w zakresie planowania i przygotowania inwestycji. Wydział Planowania Rozwoju Dróg tworzy i opiniuje długofalowe strategie, opracowuje projekty planów rozwoju sieci drogowej. Ponadto w Wydziale Geodezji i Gospodarki Gruntami utworzono samodzielne stanowisko ds. Ewidencji Dróg do zadań którego należy m.in. prowadzenie ewidencji dróg oraz gromadzenie danych o sieci dróg i sporządzanie informacji w tym zakresie.

W MZD znajduje się Laboratorium zajmujące się m.in. badaniem i oceną jakości nawierzchni drogowych, badaniem przyczyn powstawania usterek, opracowywaniem procesów technologicznych robót drogowych, w tym odpowiedzialność za jakość i materiały użyte w ramach tych procesów.

(akta kontroli str. 17-47)

Stan zatrudnienia w ww. komórkach MZD wynosił 51 osób na koniec 2018 r., oraz 43 osoby na koniec 2019 r. i na koniec 31 marca 2020 r., z czego 20 osób posiada uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej⁷, a dwie mają certyfikat audytora bezpieczeństwa drogowego. W okresie objętym kontrolą w 29 szkoleniach (m.in. projektowanie, opiniowanie i zatwierdzanie czasowej

⁷ Jedna z tych osób (Kierownik Laboratorium) posiadała również uprawnienia do projektowania w specjalności inżynierii drogowej.

organizacji ruchu; technologie stosowane w budownictwie komunikacyjnym; projektowanie badań typu mieszanek mineralno-asfaltowych) uczestniczyło 10 pracowników. Żadnemu z pracowników w zakresach czynności nie przypisano zadań związanych z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 373-438)

1.4. W granicach administracyjnych Kielc (wg stanu na koniec 2019 r.) znajdowały się 594 drogi publiczne: 2 krajowe, 5 wojewódzkich, 115 powiatowych i 472 gminne. Ich długość (w zarządzie MZD) wynosiła łącznie 387 km, a powierzchnia 2,87 km². Ponadto w zarządzie MZD znajdowały się 42 drogi wewnętrzne oraz 13 dróg było w utrzymaniu MZD⁸.

(akta kontroli str. 48-93)

Łączna długość dwóch dróg krajowych przebiegających przez Kielce⁹ wynosi 22,4 km. Na drodze krajowej nr 73 o długości 14,5 km mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t¹⁰. Na drodze krajowej nr 74 o długości 7,9 km mogą poruszać się pojazdy dla których nacisk na oś wynosi 11,5 t, przy czym część tej drogi (o długości 3,6 km) pozostaje w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

(akta kontroli str. 50, 55, 490, 498-499)

1.5. W MZD nie wprowadzono żadnych rozwiązań systemowych (procedury, wytyczne, instrukcje) identyfikacji i wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej, które mogłyby pozwolić na wydzielenie uszkodzeń spowodowanych przejazdem przeciążonych pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 448-454)

Grzegorz Staszewski p.o. Dyrektora MZD wyjaśnił, że *wydzielenie spośród wszystkich uszkodzeń nawierzchni drogowych tych uszkodzeń, które zostały spowodowane ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych nie jest w praktyce możliwe.*

(akta kontroli str. 491-497)

1.6. W MZD nie określono zasad współpracy z WITD lub z innymi podmiotami (np. Policja, Straż Miejska) mogącymi realizować działania związane z eliminacją ruchu pojazdów przeciążonych. Jak wyjaśnił Włodzimierz Stępień *w związku z budową drogi ekspresowej S-74 oraz wschodniej obwodnicy miasta, docelowy przebieg tych dróg, lokalizacja węzłów drogowych i innych połączeń oraz zatok do ważenia pojazdów, będą wiodące na etapie wprowadzenia systemu preselekcyjnego, który będzie realizowany we współpracy z WITD, Świętokrzyskim Zarządem Dróg Wojewódzkich (ŚZDW) oraz GDDKiA.*

(akta kontroli str. 448-454)

Grzegorz Staszewski wyjaśnił, że ITS będzie posiadał otwartą architekturę pozwalającą na podłączenie kolejnych podsystemów, w tym preselekcyjnego ważenia pojazdów. Jednak w pierwszej kolejności wykonane będą: centrum sterowania ruchem, sieć komunikacji światłowodowej oraz system kamer, a dopiero później (w miarę możliwości finansowych) wdrożony zostanie system ważenia pojazdów.

⁸ Szczegółowy wykaz ulic i placów na terenie Kielce znajduje się na stronie https://www.mzd.kielce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=113&Itemid=96

⁹ Droga krajowa nr 73 przebiega od miejscowości Wiśniówka (leżącej na północnej obwodnicy Kielc) do Jasia; droga krajowa nr 74 przebiega od węzła „Wieluń” do granicy państwa z Ukrainą w Zosinie

¹⁰ zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz.U. z 2017 r., poz.878).

Stwierdzona
nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nieopracowaniu planu rozwoju sieci drogowej pomimo tego, że obowiązek taki został nałożony na zarządcę dróg w ustawie o drogach publicznych (art. 20 pkt 1 i art. 35 ust.1).

Grzegorz Staszewski p.o. Dyrektora MZD wyjaśnił m.in., że przygotowywane są dwa dokumenty strategiczne: „Strategia Rozwoju Miasta Kielce 2030+” oraz aktualizacja *Planu Mobilności*, które mają nakreślić główne założenia rozwoju sieci drogowej. Zasadnym jest zatem, żeby *zlecenie dokumentu bardziej szczegółowego (Plan rozwoju sieci dróg) nastąpiło po wypracowaniu ostatecznych wersji dokumentów strategicznych.(...) w Budżecie Gminy Kielce na rok 2020 zostały zabezpieczone środki finansowe na opracowanie „Planu rozwoju sieci drogowej w Kielcach”.*

(akta kontroli str. 491-497)

OCENA CZĄSTKOWA

W MZD zapewniono odpowiednie przygotowanie organizacyjno-kadrowe do realizacji zadań związanych z ochroną infrastruktury drogowej. Nie zgłaszano jednak innym organom propozycji uwzględnienia w dokumentach planistycznych regulujących politykę transportową miasta, problematyki związanej z ochroną dróg, w tym z ograniczeniem ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. MZD nie podjął działań w celu nawiązania współpracy w powyższym zakresie z innymi podmiotami, a w szczególności z WITD. W MZD nie opracowano *Planu rozwoju sieci drogowej* pomimo obowiązku wynikającego z art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

OBSZAR

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

2.1. W Kielcach ograniczeniem tonażowym do 3,5 t objęto 192 km ulic, co stanowiło 47,4%. Ponadto ograniczeniem do 5, 6, 8 lub 10 t objęto kolejne 32 km (7,9%). Na pozostałych ulicach mogą poruszać się pojazdy o tonażu przekraczającym 10 t (44,7%). W celu ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych wprowadzono zakaz ich poruszania się w centrum oraz dzielnicach mieszkaniowych. Wynikiem tego było m.in. wyeliminowanie ruchu tranzytowego przez ścisłe centrum.

(akta kontroli str. 444-445, 455-456, 498-499)

2.2. W MZD nie przyjęto rozwiązań systemowych chroniących infrastrukturę drogową miasta przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Włodzimierz Stępień wyjaśnił, że ochrona ta odbywa się głównie *poprzez zmiany w organizacji ruchu (ograniczenia możliwości wjazdu pojazdów o określonym tonażu).*

(akta kontroli str. 448-454)

Jako przykład przedłożono skierowaną 15 maja 2020 r. do Urzędu Miasta Kielce prośbę o zatwierdzenie projektu zmian stałej organizacji ruchu na ul. Wrzosowej celem ograniczenia ruchu ciężkiego.

(akta kontroli str. 469-479)

Działaniami chroniącymi infrastrukturę drogową były również uzgodnienia na wjazd za znaki B-1/B-18¹¹, w których MZD określał każdorazowo w stosownych pismach do Prezydenta Miasta warunki jakie muszą spełniać pojazdy, dla których wydawana jest zgoda na wjazd za ww. znaki. Warunki te poza rzeczywistą masą całkowitą

¹¹ B-1 Zakaz ruchu w obu kierunkach, B-18 Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t

pojazdów¹² dotyczyły m.in. oczyszczania jezdni z zanieczyszczeń oraz naprawiania wszelkich uszkodzeń nawierzchni.

Prezydent w pozwoleniach na wjazd każdorazowo określał termin do którego obowiązuje pozwolenie oraz fakultatywnie wskazywał: tonaż pojazdów; numery rejestracyjne pojazdów wraz z określeniem marki samochodu; nazwy służb, których pojazdy mogą wjechać (np. samochody Ochotniczych Straży Pożarnych, samochody techniczne). Często w pozwoleniach była określona trasa dojazdu/wyjazdu na teren/z terenu, na który zostało wydane pozwolenie.

Powyższych uzgodnień na wjazd wydano: 103 w 2018 r. (w tym w odniesieniu do znaku B-1 – 46), 166 w 2019 r. (40), 35 do 3 czerwca 2020 r. (12).

(akta kontroli str. 464-468)

2.3. Na terenie Kielc oraz w bezpośrednim sąsiedztwie miasta nie występują płatne odcinki dróg i autostrady. Znajduje się jedynie odcinek krajowej drogi ekspresowej S74 o długości 3,6 km (od ulicy Jesionowej do granic miasta), będący w zarządzie GDDKiA.

(akta kontroli str. 67, 361-367)

2.4. W okresie objętym kontrolą MZD przeprowadził siedem inwestycji drogowych (z tego pięć zostało zakończonych) polegających na budowie/rozbudowie/remontie drogi na łączną kwotę 321,9 mln zł. W przypadku dwóch inwestycji dopuszczalny nacisk na oś wynosił 100 kN¹³ (ok.10,2 t), a po ich zakończeniu wynosił/będzie wynosił 115 kN (ok.11,73 t). Łączna długość dróg objętych tymi inwestycjami to 8,54 km. Ponadto w przypadku pozostałych pięciu inwestycji, pomimo że zgodnie z dokumentacją projektową nacisk na oś ustalono na 100 kN, to z uwagi na przyjętą kategorię obciążenia ruchem dopuszczalne jest zwiększenie nośności konstrukcji nawierzchni do 115 kN¹⁴. Łączna długość tych dróg to 4,95 km, z czego 2,63 km to drogi o nowym przebiegu.

(akta kontroli str. 461-463)

2.5. W Kielcach brak miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów, o których mowa w art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych. Brak również preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów. Dyrektor MZD, Włodzimierz Stępień wyjaśnił m.in., że wytyczne budowy ITS zakładają, że system zostanie zaprojektowany i wykonany jako „otwarty” z możliwością jego rozszerzania w kolejnych etapach. *Podsystem do preselekcyjnego ważenia pojazdów (...) będzie uwzględniony do realizacji w kolejnym etapie rozbudowy systemu ITS (...).*

(akta kontroli str. 448-454)

Grzegorz Staszewski oświadczył, że przyszłe projektowanie systemu do preselekcyjnego ważenia pojazdów oraz budowa miejsc przeznaczonych do przeprowadzenia kontroli w zakresie mas, nacisków osi i wymiarów pojazdów będą realizowane przy współpracy z WITD oraz innymi zarządcami dróg, jeżeli przebieg tych dróg będzie wpływał na ruch pojazdów ciężarowych i przeciążonych.

(akta kontroli str. 344)

2.6. Działaniami podejmowanymi w celu ograniczania skutków ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych w związku z trwającymi inwestycjami budowlanymi były, jak wyjaśnił, Włodzimierz Stępień: wykonywanie robót naprawczych, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej

¹² do 3,5 t, do 6,5 t, do 7 t, do 12 t, do 15 t, do 16 t, do 18 t, do 24 t, do 32 t, do 38 t, do 40 t

¹³ kN – kiloniuton; 1 kN odpowiada 0,10197 tony

¹⁴ liczba osi obliczeniowych 115 kN w założonym okresie obliczeniowym (20 lat) zawiera się w przedziale od 7,3 do 22,0 milionów osi 115 kN na pas obliczeniowy

drogi; wykorzystywanie nowych technologii przy budowach i remontach dróg oraz korzystanie z materiałów o wyższych parametrach technicznych; badania procesów ruchu drogowego i praktyczne zastosowanie wiedzy o tym ruchu w planowaniu, projektowaniu, realizacji i eksploatacji urządzeń komunikacyjnych oraz systemów transportu i ograniczenia tonażu; wdrażanie planu zabezpieczenia dowozu materiałów budowlanych po istniejącej sieci dróg w taki sposób, aby nawierzchnie nie ulegały degradacji; monitorowanie stanu dróg oraz egzekwowanie napraw od inwestorów i wykonawców inwestycji budowlanych w mieście; zlecenie badań kontrolnych nawierzchni pod względem ugięć nawierzchni.

(akta kontroli str. 448, 454)

W marcu 2018 r. MZD wystąpił z wnioskiem do prezydenta Kielc o zatwierdzenie projektu tymczasowej organizacji ruchu drogowego dla zadania *Rozbudowa ul. Wapiennikowej wraz z rozbudową skrzyżowań z ul. Ściegiennego i Husarską oraz al. Popiełuszki i ul. Pileckiego oraz budowa sieci wodociągowej w rejonie ul. Wapiennikowej i ul. Ściegiennego* mającym na celu przeniesienie tranzytu. Prezydent 3 kwietnia 2018 r. zatwierdził ww. projekt.

(akta kontroli str. 500)

2.7. W MZD nie wprowadzono zasad wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej miasta Kielce oraz nie planuje się osobno wydatków na remont i modernizację dróg najbardziej narażonych na uszkodzenia spowodowane przejazdem pojazdów przeciążonych.

W okresie 2018-2020 (I kwartał) na remonty dróg MZD wydatkował 17,7 mln zł, z czego w rozdziale 60016 *Drogi publiczne gminne* – 5,3 mln zł, a w rozdziale 60015 *Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu* – 12,4 mln zł (w tym drogi powiatowe – 7,4 mln zł, drogi krajowe i wojewódzkie – 5 mln zł).

(akta kontroli str. 350, 446-447)

2.8. Zgodnie z art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez zarządcę kontroli:

- okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu ich stanu technicznego (pkt 1);
- kontroli okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego (pkt 2).

Powyższe kontrole powinny być prowadzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności (art. 62 ust. 4 ww. ustawy).

W okresie 2018-2020 (do 15 maja) pracownicy MZD, posiadający ww. uprawnienia budowlane, przeprowadzili 1341 kontroli rocznych.

(akta kontroli str. 373-405, 500)

Kontrolę, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane MZD przeprowadził w 2015 r., a obecnie jest na etapie przygotowania zapytań ofertowych do firm zewnętrznych celem wykonania w II półroczu 2020 r. kolejnego 5-letniego przeglądu.

(akta kontroli str. 295-343)

2.9. Dnia 25 sierpnia 2016 r. Wykonawca, z którym MZD miał podpisać umowę, przedłożył *Koncepcję Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie Miasta Kielce*. Jako jeden z podsystemów kontroli umieszczono w niej dynamiczne ważenie pojazdów. Założono, że podsystem będzie wykorzystywał kamery, których podstawowymi lokalizacjami będą główne drogi wlotowe i wylotowe do miasta. Wraz z kamerami (w celu optymalizacji kosztów) będą zlokalizowane wagi podsystemu dynamicznego ważenia pojazdów, dzięki czemu jedne kamery będą służyć różnym

celem. Ponadto uzyska się szczelny system kontroli pojazdów ciężarowych wjeżdżających do miasta wraz z określeniem wielkości tranzytu.

(akta kontroli str. 94-109)

W latach 2017-2018 MZD przeprowadził zamówienia publiczne na *Opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego wraz ze świadczeniem usług doradczych i eksperckich dla zadania pn.: „Wdrożenie ITS w Kielcach wraz z budową niezbędnej infrastruktury”*. Ich wynikiem było zawarcie umów z wykonawcą: 8 sierpnia 2017 r. na kwotę 254 tys. zł, a 10 października 2018 r. na kwotę 58,4 tys. zł¹⁵.

W latach 2019-2020 przeprowadzono w MZD zamówienie publiczne na *Wdrożenie ITS w Kielcach wraz z budową niezbędnej infrastruktury – w systemie „zaprojektuj i wybuduj”*. W wyniku ww. postępowania 12 maja 2020 r. podpisano z wykonawcą umowę na kwotę 31,7 mln zł. Termin wykonania przedmiotu umowy ustalono na 30 sierpnia 2022 r., a główne prace to: opracowania projektowe; system sterowania ruchem; przebudowa układu drogowego; system informacji dla kierowców; oprogramowanie systemowe; system wyszukiwania pojazdów; system nadzoru wizyjnego; centrum zarządzania ruchem; sieć łączności i zasilanie; szkolenia, kalibracja systemu, utrzymanie, promocja.

Powyższe zamówienia dofinansowano ze środków UE (projekt: *Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020*).

(akta kontroli str. 94-96, 110-294, 500)

2.10. Grzegorz Staszewski oświadczył, że MZD współpracuje ze służbami porządkowymi (Policja, Straż Miejska) poprzez m.in. spotkania robocze, na których poruszane są sprawy z zakresu inżynierii ruchu drogowego (w tym pojazdów ciężarowych).

(akta kontroli str. 344)

Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością Urzędu Miasta w Kielcach organizował posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w których uczestniczyli przedstawiciele m.in. MZD, Komendy Wojewódzkiej oraz Miejskiej Policji w Kielcach, Komendy Straży Miejskiej, Zarządu Transportu Miejskiego.

(akta kontroli str. 345-346)

W grudniu 2019 r. Grzegorz Staszewski zwrócił się do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Kielcach o podjęcie działań w sprawie nagminnego naruszania przez kierowców pojazdów ciężarowych znaku B-18 na jednej z ulic Kielc. W 2020 r. na wniosek MZD, Zastępca Prezydenta Kielc zawiadomił Komendę Wojewódzką oraz Miejską Policji w Kielcach i WITD o nieprzestrzeganiu obowiązującego ograniczenia w zakresie dopuszczalnej prędkości i masy.

(akta kontroli str. 347-348)

27 maja 2020 r. do wiadomości MZD wpłynęło pismo od Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego do Prezydenta Kielc z prośbą o zorganizowanie spotkania dotyczącego wybudowania w Kielcach miejsca przeznaczonego do przeprowadzenia kontroli w zakresie mas, nacisków osi i wymiarów pojazdów oraz budowy infrastruktury preselekcyjnego ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 349)

¹⁵ W 2018 r. udzielono zamówienia publicznego polegającego na powtórzeniu podobnych usług do zamówienia podstawowego, zgodnie z art. 67 ust. 1 pkt 6 i 7 lub w art. 134 ust. 6 pkt 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1843)

Na spotkaniu 10 czerwca 2020 r. wstępnie ustalono cztery lokalizacje miejsc na wykonanie miejsc do ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 487-489)

Stwierdzona
nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na tym, że nie zbudowano miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów, który to obowiązek wynika z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych.

Włodzimierz Stępień, dyrektor MZD wyjaśnił, w odniesieniu do tego, jakie podjęto działania dotyczące budowy ww. miejsc, że z uwagi na stale rozbudowujący się podstawowy układ drogowy Kielc oraz planowaną w najbliższym czasie zmianę sieci dróg zewnętrznych (S-74, obwodnica wschodnia), mających znaczny wpływ na ruch w mieście, takie zamierzenia będą realizowane po ustaleniu szczegółów w tym zakresie (przebieg dróg, lokalizacja węzłów, zatok do ważenia na drogach w zarządzie GDDKiA i ŚZDW). Są to kluczowe warunki brzegowe dla właściwej lokalizacji miejsc do ważenia, aby nie występowały przypadki „omijania” wag innymi ciągami komunikacyjnymi.

(akta kontroli str. 448-454)

NIK nie podziela powyższego stanowiska, gdyż obowiązek budowy miejsc ważenia pojazdów wynika z art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych, a brak takich miejsc nie pozwala na eliminację przejazdu pojazdów przeciążonych, co wpływa na stan techniczny nawierzchni i sprzyja jej degradacji, nadto pozbawia budżet miasta dochodzenia ewentualnych kar z tytułu przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej. Osobą odpowiedzialną za powyższą nieprawidłowość jest były Dyrektor MZD Włodzimierz Stępień.

OCENA CZĄSTKOWA

MZD nie przygotowało miejsc kontroli pojazdów, o których mowa w art. 20a ustawy o drogach publicznych. Brak takich miejsc uniemożliwia kontrolę masy i nacisku na oś pojazdów na terenie miasta a w konsekwencji eliminację tych pojazdów z ruchu w mieście oraz pozbawia budżet miasta dochodzenia ewentualnych kar z tytułu przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej. Działaniami podejmowanymi przez MZD mającymi na celu ograniczenie oddziaływania ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na stan infrastruktury w mieście były: wprowadzanie ograniczeń tonażowych, uzgodnienia na wjazd, remonty i modernizacja dróg. W wyniku prowadzonych przez MZD inwestycji długość dróg przystosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś zwiększy się o 13,5 km. Okresowe kontrole dróg były przez MZD przeprowadzane zgodnie z obowiązującymi przepisami przez osoby z odpowiednimi kwalifikacjami.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

- | | |
|---------|---|
| Wnioski | <ol style="list-style-type: none">1. Opracowanie <i>Planu rozwoju sieci drogowej</i>, o którym mowa w art. 35 ust.1 ustawy o drogach publicznych.2. Zintensyfikowanie działań mających na celu budowę miejsc ważenia pojazdów, o których mowa w art. 20a pkt 2 ustawy o drogach publicznych. |
| Uwagi | NIK nie formułuje uwag. |

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 Kielcach. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosku

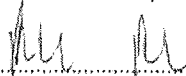
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Kielce, 30 czerwca 2020 r.

Kontroler

Arkadiusz Pawlik
specjalista kontroli państwowej

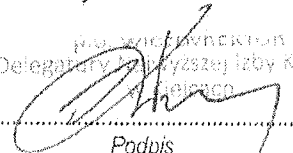


Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Kielcach

p.o. Wicedyrektora
Krzysztof Wilkosz

PROSZĘ WYKORZYSTAC
Delegaturę Najwyższej Izby Kontroli
w Kielcach



Podpis
Krzysztof Wilkosz