



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.005.01.2020

Pan  
Grzegorz Misiorny  
Dyrektor  
Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi  
ul. Piotrkowska 173  
90-447 Łódź

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi <sup>1</sup> , ul. Piotrkowska 173, 90-447 Łódź.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grzegorz Misiorny, Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi, od dnia 7 listopada 2016 r. (od dnia 26 lipca 2016 r. pełnił obowiązki Dyrektora ZDiT).
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminowania ruchu pojazdów przeciążonych.</li><li>2. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych.</li></ol>
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 <sup>2</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Agnieszka Tomalska, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/35/2020 z dnia 30 kwietnia 2020 r.</li><li>2. Adam Markiewicz, Specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/36/2020 z dnia 30 kwietnia 2020 r.</li></ol>

(akta kontroli str.1-4)

<sup>1</sup> Zwany dalej: „ZDiT” lub „Zarządem dróg”.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi był prawidłowo przygotowany i właściwie realizował działania w latach 2018-2020 (I kwartał), które sprzyjały eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarze Miasta Łodzi<sup>4</sup>.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W 2016 r. ZDiT opracował zasady ograniczające poruszanie się na terenie całego Miasta samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, które następnie zostały zatwierdzone przez Prezydenta Miasta. Wprowadzenie ograniczenia poprzedzone było badaniami ruchu pojazdów ciężarowych na największych węzłach komunikacyjnych w Mieście. Zarządca dróg przygotował dwa miejsca kontroli pojazdów (w tym ich ważenia) dla potrzeb Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego w Łodzi<sup>5</sup>. Ponadto, ZDiT w dwóch miejscach wprowadził preselekcyjny system ważenia pojazdów, którego lokalizacja została uzgodniona z WITD. System ten, do marca 2019 r., umożliwiał Inspekcji korzystanie z odczytów systemu preselekcji w czasie rzeczywistym.

ZDiT współpracował z WITD w zakresie uzgadniania lokalizacji aktualnych oraz przyszłych miejsc kontroli pojazdów. Sformalizował także współpracę poprzez zawarcie z ww. jednostką porozumienia, na podstawie którego m.in. udostępniono Inspekcji miejsca kontroli pojazdów ciężarowych. Zarządca dróg przeprowadzał ponadto okresowe kontrole dróg i obiektów budowlanych zlokalizowanych w ciągu dróg, zgodnie z przepisami obowiązującego prawa.

Poszczególne zadania dotyczące m.in. Systemu Ważenia Pojazdów przypisano w ZDiT do obowiązków Wydziału Inżynierii i Sterowania Ruchem. W badanym okresie ww. zadaniami zajmował się jeden wysoko wykwalifikowany pracownik zatrudniony w ZDiT od stycznia 2012 r.

Jednostka kontrolowana tworzyła oraz opiniowała dokumenty planistyczne, związane m.in. z rozwojem transportu miejskiego oraz ochroną dróg, w tym planem rozwoju dróg w mieście. Współpraca w powyższym zakresie odbywała się z Urzędem Miasta Łodzi oraz Miejską Pracownią Urbanistyczną w Łodzi. W wyniku realizacji planu rozwoju sieci drogowej w mieście zwiększyła się o 3,3 km długość dróg przystosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 ton/oś.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>6</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

### 1. Przygotowanie organów administracji publicznej do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych

Opis stanu faktycznego

1. Problematyka rozwoju transportu miejskiego, ochrony dróg lub ograniczenia ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na terenie Miasta określona została w obowiązujących w latach 2018-2020<sup>7</sup> następujących dokumentach planistycznych:

- o Polityce transportowej dla miasta Łodzi, przyjętej uchwałą<sup>8</sup> Rady Miejskiej w Łodzi w styczniu 1997 r.;

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>4</sup> Zwane także: „Miastem”.

<sup>5</sup> Zwanej dalej: „WITD” lub „Inspekcją”.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Zwany dalej: „w okresie objętym kontrolą”.

<sup>8</sup> Uchwała nr LI/528/97 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 29 stycznia 1997 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla miasta Łodzi.

- Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+, przyjętej uchwałą<sup>9</sup> Rady Miejskiej w Łodzi w czerwcu 2012 r.;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, przyjętym uchwałami<sup>10</sup> Rady Miejskiej w Łodzi w październiku 2010 r. oraz marcu 2018 r.;
- Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Łodzi do roku 2025, przyjętym uchwałą<sup>11</sup> Rady Miejskiej w Łodzi w lutym 2018 r.

(akta kontroli str. 5-11)

1.1. W treści Polityki transportowej dla miasta Łodzi przyjęto, iż głównym celem przekształceń i rozwoju systemu transportu w mieście Łodzi miało być stworzenie warunków dla bardziej sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Dokument zakładał uzyskanie takiego podziału zadań między transport zbiorowy i indywidualny, a w jego wyniku oczekiwane było złagodzenie trudności w funkcjonowaniu systemu transportowego i zmniejszenie uciążliwości dla środowiska powodowane przez nadmierny wzrost ruchu samochodowego. W przyjętej w polityce transportowej, strategii zrównoważonego rozwoju, założono, że:

- w centrum i niektórych innych obszarach, ruch samochodowy winien być ograniczony, a w niektórych obszarach i na wybranych ciągach wyeliminowany. Priorytetowy miał być transport zbiorowy i ruch pieszy;
- na innych obszarach o intensywnej zabudowie miała być pozostawiona większa swoboda użytkowania samochodu, przy zachowanym priorytecie transportu zbiorowego;
- w obszarach peryferyjnych o małej gęstości zabudowy, układ drogowy i podaż parkingów dostosowane miały być do potrzeb wynikających z prognoz motoryzacji, jednak przy zapewnieniu wysokiej jakości transportu zbiorowego łączącego tę strefę z centrum miasta.

Dla realizacji polityki transportowej przewidziano m.in. działania w zakresie:

- planowania rozwoju miasta poprzez planowanie przestrzenne, politykę przestrzenną i projektowanie urbanistyczne;
- układu drogowego i organizacji ruchu poprzez m.in.:
  - realizację inwestycji drogowych służących: uwolnieniu centralnych obszarów miasta od ruchu tranzytowego, powiązaniu układu dróg miejskich z projektowanymi autostradami, usprawnieniu funkcjonowania transportu zbiorowego;
  - złagodzenie problemów powodowanych przez ruch samochodów ciężarowych poprzez: ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane obszary zabudowy mieszkaniowej, czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach;
  - rozszerzenie zakresu stosowania obszarów (ciągów) wolnych od ruchu samochodowego, obszarów ruchu pieszego oraz stref ruchu uspokojonego (30 km/h).

<sup>9</sup> Uchwała Nr XLIII/824/12 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 25 czerwca 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+.

<sup>10</sup> Uchwała Nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 r. w sprawie uchwalania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi; Uchwała nr LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, zmieniona Uchwałą nr VI/215/19 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 6 marca 2019 r.

<sup>11</sup> Uchwała nr LXVII/1727/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 21 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Łodzi do roku 2025.

- ochrony środowiska poprzez wykonanie dla inwestycji własnych w zakresie infrastruktury transportu studium wpływu na środowisko wraz z projektowanymi zabezpieczeniami.

ZDiT nie uczestniczył w procesie opiniowania wyżej opisanej polityki z uwagi na fakt, iż został powołany uchwałą<sup>12</sup> Rady Miejskiej w Łodzi w marcu 2003 r., tj. już w czasie jej obowiązywania.

(akta kontroli str. 12-13)

**1.2.** Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ zakładała wzrost jakości życia i atrakcyjności gospodarczej miasta Łodzi dzięki rozwojowi przyjaznego i zrównoważonego systemu komunikacji publicznej, zintegrowanego w skali Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Zgodnie z opracowaniem, powyższy cel miał być realizowany poprzez m.in:

- o uspokojenie ruchu pojazdów w centrum miasta poprzez rozwiązania systemowe, w tym budowę parkingów i stworzenie progresywnego systemu płatnego parkowania, wspomaganego przez inteligentne zarządzanie ruchem i dalszą sukcesywną rozbudowę sieci dróg rowerowych;
- o modernizację dróg dla ruchu kołowego, wyprowadzającą tranzyt z centrum Łodzi i udrażniającą połączenia kluczowych obszarów miasta i aglomeracji z europejskimi szlakami komunikacyjnymi.

ZDiT nie uczestniczył w procesie opiniowania wyżej opisanej polityki z uwagi na fakt, iż autorem powyższego opracowania było Biuro Strategii Miasta w Departamencie Prezydenta Urzędu Miasta Łodzi.

(akta kontroli str. 14)

**1.3.** W ramach planowania rozwoju Miasta, w tym planów rozwoju sieci dróg, uchwalane były kolejne Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi. Powyższe dokumenty zostały opisane w pkt. 2 obszar I niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 5-11)

**1.4.** Spójne z założeniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi były założenia rozwoju i usprawniania transportu publicznego w mieście, zawarte w opracowanym przez ZDiT Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Łodzi do 2025 r.

W dokumencie tym, jako główny cel, określono zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie miasta Łodzi i gmin ościennych w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej obszaru. W dokumencie wskazano, iż podstawową wadą sieci drogowej miasta Łodzi jest brak zewnętrznych tras obwodnicowych, umożliwiających omińnięcie przez ruch tranzytowy centrum miasta. W związku z tym, ruch tranzytowy współdzielił najważniejsze ciągi drogowe z ruchem aglomeracyjnym oraz ruchem miejskim. W Planie określono jednakże, że układ drogowy został znacznie odciążony od ruchu tranzytowego dzięki otwarciu 1 lipca 2016 r. autostrady A1 na odcinku łódzkim. Celem opracowania miało być zmniejszenie ruchu tranzytowego na obu głównych ciągach drogowych północ-południe, czyli obecnej drodze krajowej nr 91 do węzła Emilia autostrady A2, jak i drodze krajowej nr 14 do węzła Stryków autostrady A2. Dokument przewidywał jednocześnie zwiększenie obciążenia drogi krajowej nr 72 do węzła Brzeziny oraz drogi wojewódzkiej nr 713 do węzła Łódź Wschód, które stanowią najkrótszą drogę z miasta Łodzi w kierunku wschód-zachód do autostrady A1.

(akta kontroli str. 15-16)

<sup>12</sup> Uchwała nr VIII/104/03 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 5 marca 2003 r.

Przyjęcie Planu poprzedzone było przeprowadzeniem konsultacji społecznych<sup>13</sup>, których współorganizatorem był ZDiT. Przedmiotem konsultacji społecznych był projekt „Modelu Zrównoważonego Transportu Zbiorowego w Łodzi 2020+” opracowany przez Zespół Koordynacyjny ds. opracowania modelu zrównoważonego transportu zbiorowego w Łodzi<sup>14</sup>. Celem tych konsultacji było: dokonanie wyboru optymalnych, z punktu widzenia wszystkich interesariuszy, rozwiązań dotyczących systemu transportu publicznego z uwzględnieniem linii komunikacyjnych wykraczających poza teren miasta, rozpoznanie potrzeb i oczekiwań mieszkańców Łodzi w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej, wskazanie problemów, określenie oczekiwanych standardów transportu zbiorowego, weryfikacja dotychczas wypracowanych rozwiązań w zderzeniu z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców; określenie konkretnych zmian w układzie publicznej komunikacji zbiorowej.

(akta kontroli str. 15-16)

1.5. W latach 2018-2020 ZDiT przekazywał do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi, opinie i uwagi do projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Analiza opinii do 21 projektów miejscowych planów wykazała, że uwagi do ww. planów dotyczyły m.in.:

- dostosowania parametrów planowanych korytarzy dróg do przejazdów komunikacji miejskiej (autobusowej);
- możliwości przejazdu pojazdów straży pożarnej i pojazdów rolniczych;
- ochrony terenów mieszkalnych przed ruchem pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 5-11, 17-39)

2. Jako cele strategiczne rozwoju transportu drogowego i komunikacji miejskiej w Łodzi, w opracowaniach wskazanych w pkt 1.3 obszar I niniejszego wystąpienia pokontrolnego, wskazano m.in.:

- poprawę dostępności transportowej miasta w skali kraju oraz wykształcenie racjonalnego i realnego układu komunikacyjnego miasta;
- zapewnienie zrównoważonego systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej miasta;
- poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie ujemnego wpływu transportu.

Dla realizacji przyjętych w Studium celów strategicznych przewidziane zostały poniższe kierunki działań:

- w ramach poprawy dostępności transportowej miasta w skali kraju i regionu m.in.:
  - poprawa parametrów istniejącego układu przenoszącego ruch z zewnątrz;
  - budowa nowych odcinków dróg oraz przebudowa istniejących, szczególnie tych zapewniających dobre połączenie z tzw. „ringiem autostradowym” (odcinki autostrad A1 i A2 oraz dróg ekspresowych S8 i S14)<sup>15</sup>;
  - rozwój sieci kolejowej poprzez budowę linii średnicowej, dążenie do budowy linii kolejowej dużych prędkości (KDP), między innymi przez stworzenie warunków do jej prowadzenia na terenie miasta, rozwój Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej;
  - zwiększenie ilości połączeń lotniczych.
- w ramach zapewnienia zrównoważonego systemu obsługi transportowej miasta z priorytetem tworzenia obszarów ruchu uspokojonego:

<sup>13</sup> W okresie od 25 listopada 2015 r. do 14 marca 2016 r. na podstawie zarządzenia nr 2246/VII/15 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 9 listopada 2015 r.

<sup>14</sup> Powołany zarządzeniem nr 1428/VII/15 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 6 lipca 2015 r.

<sup>15</sup> Połączenia ramy zewnętrznej miasta z autostradą A1 w stanie docelowym stanowią: - ul. Strykowska (do przebudowy); obwodnica Nowosolnej (do realizacji i rozbudowy); Trasa Górna III etap (do realizacji). Połączenia ramy wewnętrznej z drogą ekspresową S14 w stanie docelowym stanowią: Trasa Wojska Polskiego (do realizacji); ul. Maratońska (do rozbudowy).

- wydzielenie układu ulic o ruchu przelotowym i ulic prowadzących wyłącznie ruch lokalny, co pozwoli na wyodrębnienie czytelnego układu ulicznego ogólnomiejskiego, a w konsekwencji stworzenie obszarów ruchu uspokojonego – lokalnego;
  - dopełnienie układu komunikacyjnego poprzez budowę brakujących odcinków ulic, często łączących istniejące poprzerywane i niedokończone fragmenty, co pozwoli na udrożnienie układu drogowo-ulicznego, zmniejszając zbyteczne objazdy i spowoduje skupienie ruchu ogólnomiejskiego na wybranych ciągach komunikacyjnych;
  - planowanie rozwoju inwestycji, szczególnie w obszarze centralnym, generujących zwiększone potoki pasażerskie, wzdłuż tras tramwajowych.
- w ramach poprawy stanu środowiska przez zmniejszenie ujemnego wpływu transportu w wyniku:
- ulokowania głównych potoków ruchu w wyznaczonych korytarzach komunikacyjnych i uwolnienia od niego terenów ruchu uspokojonego;
  - eliminacji ruchu ciężarowego w strefie centralnej miasta niezwiązanego z tym obszarem.

Dla realizacji przyjętych kierunków przewidziane zostały m.in. poniższe działania:

- w ramach wykształcenia racjonalnego układu komunikacyjnego miasta planowano m.in. przyjęcie założeń strategicznych:

- obejmujących funkcjonowanie systemu obwodnic rozprowadzających ruch zewnętrzny i przejmujący tranzyt. Konieczne są dobre połączenia drogowe systemu obwodnic z terenami miasta. Problemy dotyczą zarówno dojazdów do autostrad A1 i A2 oraz budowanej S14. Jedynie dojazd do drogi ekspresowej S8 i ul. Rokicińskiej, jako dojazd do A1 posiadają odpowiednie parametry;
- wytworzenie w mieście systemu obwodnic wewnętrznych oraz zewnętrznych zapewniających możliwość skomunikowania poszczególnych rejonów (dzielnic) miasta.

- w ramach zrównoważonego systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej miasta z priorytetem tworzenia obszarów ruchu uspokojonego, przewidziano m.in.:

- wydzielenie układu ulic o ruchu przelotowym i ulic prowadzących wyłącznie ruch lokalny, umożliwiające stworzenie obszarów ruchu uspokojonego – lokalnego;
- zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu m.in. poprzez: wzmocnienie rangi i poprawy jakości transportu zbiorowego kosztem indywidualnej komunikacji samochodowej oraz wzmocnienie rangi komunikacji rowerowej.

- w ramach poprawy stanu środowiska przez zmniejszenie ujemnego wpływu transportu, planowano:

- ulokowanie głównych potoków ruchu w wyznaczonych korytarzach komunikacyjnych i uwolnienie od nich terenów ruchu uspokojonego;
- eliminację ruchu ciężarowego w strefie centralnej miasta, niezwiązanego z tym obszarem.

Zgodnie ze zapisami Studium, kluczowymi inwestycjami w zakresie transportu w perspektywie 2030 r. były:

- przedłużenie al. Włókniarzy do drogi ekspresowej S14;
- budowa południowej obwodnicy Nowosolnej (dojazd do autostrady A1);
- budowa Trasy Konstytucyjnej – na odcinku od ul. Pomorskiej do al. Marszałka Józefa Piłsudskiego; i przedłużenie ul. Nowogłowej (Grohmanów) (zewnętrzna obwodnica miasta);
- budowa Trasy Karskiego – odcinki ulic Bolesława Limanowskiego – Drewnowska oraz Ogrodowa – Legionów oraz ul. gen. Lucjana

- Żeligowskiego – na odcinku od ul. Andrzeja Struga do ul. Marii Skłodowskiej-Curie (wewnętrzna obwodnica miasta);
- o budowa Nowej Wojska Polskiego – odcinek od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Lutomierskiej;
- o budowa Nowej Targowej – odcinek ul. Juliana Tuwima – al. Marszałka Józefa Piłsudskiego – ul. płk. Jana Kilińskiego.

W perspektywie do 2050 r. były:

- o kontynuacja budowy Trasy Konstytucyjnej – odcinki ulic: Strykowska – Pomorska oraz al. Marszałka Józefa Piłsudskiego – Stanisława Przybyszewskiego;
- o zakończenie budowy Trasy Karskiego – odcinek od ul. Zgierskiej do ul. Bolesława Limanowskiego;
- o włączenie ul. Drewnowskiej w układ rusztowy Obszaru Współczesnego Rozwoju Strefy Wielkomiejskiej;
- o poszerzenie ciągu ulic: Milionowej, Czerwonej oraz Walerego Wróblewskiego wraz z nowym przebiegiem na odcinku od Al. Politechniki do al. Jana Pawła II.

ZDiT uczestniczył w procesie opiniowania wyżej opisanego dokumentu przekazując opinie i uwagi.

(akta kontroli str. 40-108)

**3.** Poszczególne zadania związane z utrzymaniem, przebudową, remontami istniejącej infrastruktury Systemu Ważenia Pojazdów przypisano w ZDiT do obowiązków Wydziału Inżynierii i Sterowania Ruchem. W badanym okresie ww. zadaniami zajmował się jeden pracownik zatrudniony w ZDiT od stycznia 2012 r. na stanowisku kierownika w Zespole Sterowania Ruchem w Wydziale Inżynierii i Sterowania Ruchem. Pracownik ten posiadał wykształcenie wyższe techniczne, upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz odbywał szkolenia z zakresu m.in. wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, aplikacji podsystemów ITS Łódź.

(akta kontroli str. 5-11, 109-126)

**4.** Według stanu na dzień 1 stycznia 2020 r. na terenie miasta Łodzi znajdowało się: 67,94 km dróg krajowych, 15,26 km dróg wojewódzkich, 409,09 km dróg powiatowych, 542,96 km dróg gminnych oraz 430,04 km dróg wewnętrznych. Spośród dróg krajowych, 47,33 km dróg posiadało dopuszczalny nacisk pojedynczej osi do 10 t, a 20,61 km – do 11,5 t.

(akta kontroli str. 5-11)

**5.** W ZDiT nie wprowadzono zasad identyfikacji i wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej miasta spowodowanych przejazdem przeciążonych pojazdów ciężarowych. Zgodnie z wyjaśnieniami p.o. Zastępcy Dyrektora: *„Każdą sprawę rozpatrujemy indywidualnie, w szczególności oceniamy możliwości skutecznego egzekwowania ewentualnych roszczeń w kontekście skierowania sprawy przez ZDiT na drogę sądową, względem podmiotu, który spowodował uszkodzenia infrastruktury drogowej. ZDiT nie wyodrębnia kosztów, jakie ponosi na naprawy dróg przeprowadzonych w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych. Naprawa dróg realizowana jest z budżetu”.*

(akta kontroli str. 5-11)

**6.** W badanym okresie, obowiązywało podpisane w marcu 2012 r. między Urzędem Miasta Łodzi a Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Łodzi „Porozumienie o współpracy w sprawie monitorowania obciążenia dróg na terenie miasta Łódź”. Celem podpisanego dokumentu była ochrona dróg przed nadmiernie obciążonymi pojazdami. Zgodnie z jego treścią, miasto Łódź zobowiązane było do:



- o przygotowywania miejsca do dokonywania pomiarów nacisków na osie oraz masy całkowitej pojazdów na terenie miasta Łodzi (punkty kontroli) we wskazanych lokalizacjach;
- o wykonywania legalizacji urządzeń pomiarowych;
- o nieodpłatnego udostępniania Inspekcji danych z systemu ważenia pojazdów;
- o zapewnienia utrzymania i konserwacji elementów systemu.

WITD zobowiązany był do:

- o wprowadzenia punktów kontroli w lokalizacjach wymienionych w porozumieniu, do planów kontroli realizowanych przez Inspekcję;
- o udostępniania Miastu wyników z przeprowadzonych kontroli;
- o wykorzystywania danych dostępnych w systemie zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- o nakazywania pojazdom przeciążonym przeładunek bezpośrednio przy stanowisku ważenia.

(akta kontroli str. 5-11, 127-129)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi był przygotowany do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarze miasta, w szczególności w zakresie organizacyjno-kadrowym. We współpracy z Urzędem Miasta Łodzi oraz Miejską Pracownią Urbanistyczną w Łodzi, ZDiT tworzył oraz opiniował dokumenty planistyczne, związane m.in. z rozwojem transportu miejskiego oraz problematyką związaną z ochroną dróg w tym planem rozwoju dróg w mieście. Poszczególne zadania dotyczące m.in. Systemu Ważenia Pojazdów przypisano do obowiązków Wydziału Inżynierii i Sterowania Ruchem. W badanym okresie ww. zadaniami zajmował się jeden wysoko wykwalifikowany pracownik, zatrudniony w ZDiT od stycznia 2012 r.

W ramach współpracy z Wojewódzką Inspekcją Transportu Drogowego w Łodzi, m.in. udostępniono Inspekcji miejsca do kontroli pojazdów ciężarowych.

OBSZAR

## **2. Działania podejmowane przez zarządcę dróg w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych**

Opis stanu  
faktycznego

1. W związku z otwarciem autostrady A1 na odcinku od węzła Łódź-Północ do węzła Tuszyń, stanowiącym wschodnią obwodnicę miasta Łodzi, który stał się drogą alternatywną dla przejazdu tranzytowego w kierunkach północ-południe, ZDiT opracował zasady ograniczające poruszanie się na terenie całego Miasta samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton. Powyższe ograniczenie zostało wprowadzone na podstawie Zarządzenia<sup>16</sup> Prezydenta Miasta Łodzi we wrześniu 2016 r. i weszło w życie z dniem 17 października 2016 r.

Z ograniczeń zwolnione były m.in. przejazdy tranzytowe na terenie Łodzi drogą krajową nr 72 i drogą wojewódzką nr 710 w kierunku z zachodu na wschód. Jak wyjaśnił p.o. wicedyrektora ZDiT, wprowadzone ograniczenie związane było z szeregiem prowadzonych prac i inwestycji na terenie miasta np. przeprowadzaną rewitalizacją Łodzi. Ponadto, Dyrektor ZDiT wyjaśnił, iż szacuje się, że ograniczeniem ruchu objęte zostało około 70% całkowitej ilości dróg miejskich,

<sup>16</sup> Zarządzenie nr 4560/VII/16 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 27 września 2016 r. w sprawie wprowadzenia ograniczeń w ruchu na terenie miasta Łodzi dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.

jednakże ZDiT nie posiadał tak szczegółowych danych jak dokładna ilość kilometrów ww. odcinków.

Podobne ograniczenie na terenie miasta Łodzi obowiązywało już w okresie wcześniejszym, tj. od marca do grudnia 2015 r. Było ono również opracowane przez ZDiT, wprowadzone Zarządzeniem<sup>17</sup> Prezydenta Miasta Łodzi i obowiązywało w dni powszednie w godzinach 6-20 na wybranych ulicach, które w sposób szczegółowy były określone w załączniku do zarządzenia.

P.o. wicedyrektora ZDiT wyjaśnił, że wprowadzone ograniczenie wynikało z prac realizowanych na terenie miasta w ciągu trasy Wschód-Zachód na skrzyżowaniach al. Bandurskiego z al. Włókniarzy oraz ul. Śmigłego-Rydza z al. Piłsudskiego.

(akta kontroli str. 130-162)

**2.** ZDiT w 2016 r. przeprowadził badania dotyczące ruchu pojazdów ciężkich na największych węzłach komunikacyjnych w mieście oraz ich wahania ilościowe. Pomiary zostały dokonane za pomocą urządzeń ITS tj. systemu monitoringu wizyjnego uzupełnionego o dane detektorów Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem. Badania przeprowadzane były:

- przed wprowadzeniem zakazu ruchu samochodów ciężarowych powyżej 12 ton i opłaty viatoll na autostradzie A1 (pomiar 1);
- przed wprowadzaniem zakazu ruchu samochodów ciężarowych powyżej 12 ton, jednak po wprowadzeniu opłaty viatoll na autostradzie A1 (pomiar 2);
- po wprowadzeniu zakazu ruchu samochodów ciężarowych powyżej 12 ton, oraz po wprowadzeniu opłaty viatoll na autostradzie A1 (pomiar 3).

Z powyższych badań wynikało, iż ilość pojazdów ciężarowych po wprowadzeniu zakazu ruchu samochodów ciężarowych o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 12 ton w mieście (pomiar 1 minus pomiar 3), zmalała o ponad 20%.

(akta kontroli str. 130-146, 163-164)

W badanym okresie do ZDiT wpłynęła jedna skarga mieszkańców na poruszanie się pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 165-168)

**3.** Na podstawie badań ruchu pojazdów ciężkich na największych węzłach komunikacyjnych w mieście, ZDiT po otwarciu w 2016 r. autostrady A1, przeprowadził badanie dotyczące wpływu wprowadzenia opłaty viatoll na tzw. wschodniej obwodnicy Łodzi (autostradzie A1) na ruch pojazdów ciężarowych w mieście. Z powyższego badania wynikało, iż wprowadzenie opłaty viatoll na autostradzie A1:

- na 6 skrzyżowaniach zwiększyło ruch ciężarowy od 23 do 241 %;
- na 9 skrzyżowaniach zmniejszyło ruch ciężarowy od 2 do 60 %.

(akta kontroli str. 163-164)

W badanym okresie do ZDiT nie wpływały skargi na poruszanie się pojazdów ciężarowych w kontekście uruchomienia płatnych odcinków dróg.

(akta kontroli str. 130-146)

**4.** W kontrolowanym okresie, w ramach inwestycji na drogach zarządzanych przez ZDiT zostały przebudowane następujące drogi, z dostosowaniem nośności dróg do ruchu pojazdów o nośności 11,5 tony:

- ul. Jędrzejowska od ul. Tomaszowskiej do drogi bez nazwy w rejonie działki 71/78 w obrębie W-36;
- ul. Tomaszowska od al. Ofiar Terroryzmu 11 Września do ul. Jędrzejowskiej;
- ul. Zbąszyńska, ul. Swojska do ul. Brukowej do ul. Limanowskiego;

<sup>17</sup> Zarządzenie nr 452/VII/15 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 18 lutego 2015 r. w sprawie wprowadzenia ograniczeń w ruchu na ulicach miasta Łodzi dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.

- o droga serwisowa po południowej stronie DK14 wzdłuż granicy miasta z gminą Ksawerów.

W wyniku powyższych inwestycji wydatkowano środki w kwocie 20.840,1 tys. oraz zwiększono o 3,3 km długość dróg dostosowanych do ruchu pojazdów o nośności 11,5 tony.

(akta kontroli str. 130-146, 169-174)

5. ZDiT podjął działania zmierzające do ograniczenia niedozwolonego ruchu pojazdów przeciążonych, poprzez uruchomienie systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów – w roku 2012 przy ul. Zgierskiej w kierunku wlotowym do miasta przy drodze krajowej nr 1, oraz w roku 2013 przy ul. Pabianickiej w kierunku wlotowym do miasta przy drodze krajowej nr 14. Lokalizacja systemu preselekcji oraz warunki techniczne systemu były uzgadniane z Komendą Miejską Policji w Łodzi, Komendą Wojewódzką Policji w Łodzi oraz WITD w Łodzi. Jak wyjaśnił p.o. wicedyrektora ZDiT, działania w zakresie budowy systemu wag preselekcyjnych miały na celu ochronę stanu technicznego dróg w Łodzi.

Jak wynika z wyjaśnień p.o. Wicedyrektora ZDiT, ZDiT nie przeprowadzał badań stanu nawierzchni ani konstrukcji drogi z uwagi, iż obie lokalizacje przeznaczone do budowy preselekcji były wyremontowane.

(akta kontroli str. 130-146, 189-205)

ZDiT do marca 2019 r. zapewnił inspektorom WITD dostęp do odczytów systemu preselekcji wagowej w czasie rzeczywistym. Dostęp ten był także przyznany Komendzie Miejskiej Policji w Łodzi. Jednostka kontrolowana wykorzystywała dane do celów związanych ze współpracą z organami uprawnionymi do dokonywania kontroli oraz w celach statystycznych. W marcu 2019 r. system ten został wyłączony.

Wyjaśniając przyczyny wyłączenia systemów preselekcji, Dyrektor ZDiT podał m.in. stan techniczny elementów przestarzałego w chwili obecnej systemu, które z czasem uległy zużyciu (czujniki pomiarowe, analogowe kamery wizyjne, znaki zmiennej treści itp.), wymagający wykonania kosztownej modernizacji, która w ostateczności może okazać się nieopłacalna ze względu na konieczność wymiany urządzeń na nowe. Z uwagi na małą efektywność wykorzystywania systemu preselekcyjnego przez uprawnione służby, brak rekomendacji ITD o konieczności modernizacji systemu, a także uszkodzenia systemu powstałe na skutek wypadków drogowych, ZDiT nie zdecydował o reaktywacji systemu.

(akta kontroli str. 206-215)

ZDiT nie zawierał umów na wykorzystanie danych z preselekcji do celów naukowych oraz nie zawierał umów na świadczenie usług bieżącego utrzymania, gdyż jak wyjaśnił p.o. Wicedyrektora ZDiT: *„W okresie pierwszych lat obowiązywała gwarancja Wykonawcy – w tym czasie pracownicy obsługujący system uzyskali wiedzę niezbędną do wykonywania zakresu koniecznych konserwacji i przeglądów, co wyeliminowało konieczność zatrudniania wyspecjalizowanej firmy zewnętrznej i angażowania środków finansowych z budżetu miasta. Na zewnątrz zlecane były wyłącznie najpotrzebniejsze naprawy wymagające specjalistycznych narzędzi oraz legalizacje.”*

(akta kontroli str. 130-146)

Systemy zostały oddane do użytkowania w dniach 23 maja 2012 r. oraz 7 maja 2013 r. a łączny ich koszt wyniósł 4.687,5 tys. zł i obejmował stacje preselekcyjnego ważenia pojazdów, znaki zmiennej treści wraz z konstrukcją wsporczą, dostosowanie lokalizacji i stacjonarna waga dynamiczne, obrotowe kamery wizyjne, urządzenia do łączności wraz z dostępem do internetu, samochód, dostarczenie i uruchomienie systemów.

(akta kontroli str. 216-327)

6. W celu ograniczenia niedozwolonego ruchu pojazdów przeciążonych po mieście, ZDiT w latach 2012-2013 zbudował dwie wagi stacjonarne do ważenia pojazdów w ruchu: Tenzowahy S.R.O. VM 1.2 przy al. Włókniarzy przy skrzyżowaniu z ul. 11-Listopada w kierunku wlotowym do miasta przy drodze krajowej nr 1 oraz Tamtron DW600 przy ul. Papierniczej przy skrzyżowaniu z ul. Lodową – droga gminna w dzielnicy Widzew Łódź. Lokalizacja oraz warunki techniczne miejsc kontroli pojazdów były uzgadniane z Komendą Miejską Policji w Łodzi, Komendą Wojewódzką Policji w Łodzi oraz WITD w Łodzi. Jak wyjaśnił p.o. wicedyrektora ZDiT, działania w zakresie budowy systemu wag miały na celu ochronę stanu technicznego dróg w Łodzi.

(akta kontroli str. 189-205, 216-327)

P.o. wicedyrektora ZDiT wyjaśnił, że: „*Obecna ilość stacjonarnych stanowisk do ważenia dynamicznego jest wystarczająca i adekwatna do możliwości jakie posiada WITD oraz Policja w zakresie prowadzenia jednoczesnych kontroli i zapewnienia zadowalający poziom ochrony stanu technicznego dróg na terenie miasta. Niemniej jednak, z uwagi na przyszłe inwestycje drogowe, wspólnie z WITD podejmowane są działania, aby przystosować kolejne miejsca do kontroli ruchu drogowego*”.

(akta kontroli str. 130-146)

Waga przy Al. Włókniarzy posiadała świadectwa legalizacyjne w okresach: od dnia 28 października 2016 r. do dnia 1 października 2018 r. oraz od dnia 23 kwietnia 2019 r. do dnia 30 kwietnia 2021 r., zaś waga przy ul. Papierniczej posiadała świadectwa legalizacyjne obejmujące okresy: od dnia 9 grudnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2017 r., od dnia 14 marca 2018 r. do dnia 31 marca 2020 r. oraz od dnia 12 marca 2020 r. do dnia 12 kwietnia 2022 r. Wagi nie posiadały świadectwa legalizacji w okresie:

- od 1 listopada 2018 r. do 22 kwietnia 2019 r. w przypadku wagi przy Al. Włókniarzy;
- od 1 stycznia 2018 r. do 13 marca 2018 r. w przypadku wagi przy ul. Papierniczej.

Wyjaśniając przyczyny powyższych przerw w legalizacji wag stacjonarnych, Dyrektor ZDiT wskazał m.in. na brak dostępności terminów legalizacji w Okręgowym Urzędzie Miar w Łodzi, długotrwałą procedurę testowania wag przed potwierdzeniem ich legalizacji oraz warunki atmosferyczne, utrudniające terminowe przeprowadzenie testów. Dyrektor ZDiT wyjaśnił również, że ZDiT zawsze planuje wykonywanie tych czynności w taki sposób, aby jedno stanowisko stacjonarnego ważenia było czynne i nie ograniczało możliwości kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego na terenie miasta.

(akta kontroli str. 130-146, 328-369)

7. Lokalizacja systemów preselekcji umożliwiała kierowcom ominięcie punktów ważenia.

Wyniki analizy mapy Łodzi<sup>18</sup> wskazują, że z systemu preselekcji zlokalizowanego przy ul. Zgierskiej w kierunku południowym, kierowca miał możliwość jazdy w lewo w al. Sikorskiego w stronę Łagiewnik lub na wprost ul. Zgierską i tym samym ominąć punkt ważenia zlokalizowany na al. Włókniarzy w kierunku południowym, w odległości 1,3 km od systemu preselekcji.

W przypadku systemu preselekcji zlokalizowanego przy ul. Pabianickiej w kierunku zachodnim, dotarcie do punktu ważenia przy ul. Papierniczej wymagało pokonania ponad 10 km przez miasto.

Zgodnie z wyjaśnieniami p.o. wicedyrektora ZDiT, „*Wdrażając System Ważenia Pojazdów ZDiT posiadał ograniczone możliwości w zakresie dysponowania*

<sup>18</sup><https://www.google.com/maps/place/%C5%81%C3%B3d%C5%BA/@51.7732471,19.3405081,11z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x471bcb24754556af:0xcb7cae639b21dbac!8m2!3d51.7592485!4d19.4559833>

gruntami pod budowę stacjonarnych wag dynamicznych, których specyfikacja wymaga konkretnych wymiarów, a także dodatkowych stanowisk do rozładunku, przechowania materiałów, zadaszeń itp. Stanowisko przy al. Włókniarzy utworzone zostało w pasie rozdziału skrzyżowania, którego geometria przez dłuższy czas nie była wykonana w całości – odcinek drogi stanowi w zasadzie łuk al. Włókniarzy. Natomiast przy ul. Papierniczej znajdowała się niewykorzystana pętla autobusowa, która również świetnie nadawała się pod budowę stacjonarnego stanowiska do ważenia. Obie lokalizacje zostały jednogłośnie wskazane podczas spotkań roboczych z przedstawicielami ITD oraz Policji<sup>19</sup>.

(akta kontroli str. 130-146)

8. W badanym okresie, przedstawiciele ZDiT brali udział w cyklicznie przeprowadzanych w Zarządzie Inwestycji Miejskich<sup>19</sup> posiedzeniach Komisji ds. koordynacji robót prowadzonych na drogach krajowych wojewódzkich, powiatowych i gminnych położonych na terenie miasta Łodzi. Podczas tych spotkań przedstawiciele ZDiT zgłaszali uwagi w celu minimalizowania skutków prowadzonych inwestycji na drogach dot. m.in. organizacji przejazdów samochodów ciężarowych na place budowy oraz nieformalnego wytyczania tras takich przejazdów.

(akta kontroli str. 130-146, 169-188)

9. ZDiT nie identyfikował szkód powodowanych w infrastrukturze drogowej przez pojazdy przeciążone. W konsekwencji, ZDiT nie wyodrębniał kosztów, jakie ponosił na naprawy dróg, przeprowadzane w wyniku przejazdu pojazdów przeciążonych oraz nie dochodził należności z tytułu szkód w infrastrukturze drogowej. Zgodnie z wyjaśnieniami p.o. wicedyrektora ZDiT, jednostka kontrolowana nie miała możliwości technicznych aby udowodnić konkretnemu pojazdowi, który był przeciążony, wielkości zniszczeń drogi wynikającej z przejazdu, a tym samym obciążyć kosztami naprawy. Ponadto wydatki w powyższych zakresach były dostosowane do możliwości finansowych miasta a naprawa dróg realizowana była z budżetu ZDiT, zatwierdzanego przez Radę Miejską.

(akta kontroli str. 130-146)

10. Nakładane kary pieniężne na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>20</sup>, wpływały bezpośrednio na rachunek Urzędu Miasta Łodzi i wynosiły w II półroczu 2018 r. - 31 785,21 zł; w 2019 r. - 24 947,48 zł oraz w okresie 1 stycznia -15 czerwca 2020 r. - 81 930,47 zł.

(akta kontroli str. 370-371)

11. ZDiT przeprowadzał roczne i pięcioletnie przeglądy dróg, na których były zlokalizowane miejsca kontroli oraz wagi preselekcyjne. Powyższe kontrole były przeprowadzane zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane<sup>21</sup>.

(akta kontroli str. 372-464)

12. Utrzymaniem i obsługą Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem (OSSR) zajmował się Wydział Inżynierii i Sterowania Ruchem ZDiT, prowadzący sprawy systemu ważenia pojazdów. Jednostka kontrolowana udostępniła Policji oraz Straży Miejskiej bazy danych z systemów monitoringu tablic rejestracyjnych oraz monitoringu wizyjnego. ZDiT udostępnił także komputery wraz z oprogramowaniem, które zostały zainstalowane w siedzibach służb mundurowych.

Zgodnie z wyjaśnieniami p.o. Wicedyrektora ZDiT, współpraca w powyższym zakresie odbywała się z Komendą Miejską Policji, Komendą Wojewódzką Policji,

<sup>19</sup> Zgodnie z uchwałą nr XXVI/650/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie utworzenia i nadania statutu dla jednostki budżetowej o nazwie Zarząd Inwestycji Miejskich, przedmiotem działalności ZIM jest m.in. realizacja wybranych zadań inwestycyjnych miasta Łodzi, obejmująca pełnienie funkcji inwestora.

<sup>20</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zm..

<sup>21</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1186 ze zm.

Strażą Miejską, Urzędem Celnym, Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego oraz Centralnym Biurem Śledczym Policji. Wielokrotnie lokalizacja konkretnego pojazdu na terenie miasta stawała się możliwa dzięki urządzeniom wykorzystywanym przez ZDiT w celach ruchowych. Powyższe rozwiązania służyły także do zdalnego ustalania bieżącej lokalizacji danego pojazdu ciężarowego na potrzeby inspektorów WITD.

(akta kontroli str. 130-146, 465-515)

13. W badanym okresie, na podstawie zgłoszeń i wspólnych ustaleń z WITD, dokonano modernizacji elementów systemu ważenia pojazdów. W tym m.in. dwukrotnie zakupiono dwa komplety legalizowanych wzorcowanych przyrządów pomiarowych wraz z szafkami zabezpieczającymi, zamontowano klimatyzator, zmodernizowano system monitoringu oraz dokonano wielu napraw zgłaszanych na bieżąco przez inspektorów WITD (uszczelnianie okien, wymiana zamków, naprawa szlabanów, naprawa bram, wymiana klódek).

(akta kontroli str. 130-146, 516-523)

ZDiT nie przekazywał do WITD danych niezbędnych dla określenia tras przejazdów pojazdów w kierunku miejsc kontroli. Jak wynika z wyjaśnień p.o. Wicedyrektora ZDiT „WITD nie wnioskował o przedstawienie tego typu danych. Wynika to z faktu, że system preselekcji umożliwiał wygenerowanie ich we własnym zakresie, bez potrzeby angażowania ZDiT”.

(akta kontroli str. 130-146)

W badanym okresie ZDiT kilkakrotnie zwracał się do WITD o objęcie kontrolą odcinków, na których dochodziło do naruszeń przepisów w zakresie poruszania się pojazdów ciężarowych. Jak wyjaśnił p.o. wicedyrektora ZDiT: „ZDiT nie spotkał się nigdy z odmową bądź niewykonaniem prośby o podjęcie czynności kontrolnych”.

(akta kontroli str. 130-146, 165-168)

W wyniku współpracy, która następowała drogą mailową, telefoniczną oraz na spotkaniach roboczych, jednostki kontrolowanej z WITD, w związku z planowanymi inwestycjami w mieście, ustalono następujące miejsca rozbudowy systemu ważenia pojazdów: przy ul. Strykowskiej (inwestycja ma być częścią rozbudowy ulicy, będącej drogą dojazdową do autostrady A2), przy Obwodnicy Nowosolnej (planowana droga dojazdowa do autostrady A1), przy Trasie Górnej etap II (planowana droga dojazdowa do autostrady A1) oraz przy rozbudowie al. Włókniarzy (droga dojazdowa do drogi ekspresowej S14).

(akta kontroli str. 524-540)

ZDiT brał udział w posiedzeniach Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której Dyrektor ZDiT był wiceprzewodniczącym. Działania Rady opierały się na wcześniej przyjętych założeniach Rady na lata 2014-2020. Założenia obejmowały m.in. przeprowadzanie policyjnych akcji „Waga”, planowanie uspokojenia ruchu w Mieście poprzez wydzielenie właściwych obszarów wyłączonych z ruchu pojazdów ciężarowych, przeprowadzanie kontroli pojazdów ciężarowych przez Inspekcję oraz Policję.

(akta kontroli str. 541-549)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Działania podejmowane przez Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarze miasta Łodzi były skuteczne. W 2016 r. Zarządca Dróg opracował zasady ograniczające poruszanie się na terenie całego Miasta samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, które następnie zatwierdził Prezydent Miasta. Wprowadzenie ograniczenia poprzedzone było badaniami ruchu pojazdów ciężarowych na największych węzłach komunikacyjnych w Mieście. Przygotowano dwa miejsca kontroli pojazdów (w tym

ich ważenia) dla potrzeb Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego oraz wprowadzono preselekcyjny system ważenia pojazdów, którego lokalizacja została uzgodniona z WITD i który do marca 2019 r. umożliwiał Inspekcji korzystanie z odczytów systemu preselekcji w czasie rzeczywistym.

Zarządca dróg współpracował z WITD w zakresie uzgadniania lokalizacji aktualnych oraz przyszłych miejsc kontroli ważenia pojazdów. Przeprowadzał także okresowe kontrole dróg i obiektów budowlanych zlokalizowanych w ciągu dróg, zgodnie z przepisami obowiązującego prawa.

#### **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.

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 Łodzi. 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.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Łódź, dnia            czerwca 2020 r.

Kontroler  
Adam Markiewicz  
Specjalista kontroli państwowej



Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Łodzi  
Dyrektor

Przemysław Szewczyk

DYREKTOR DELEGATURY  
Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi  
z up.



Grażyna Tuzikiewicz-Gnitecka  
wicedyrektor

