



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.01.2020

Krzysztof Miler
Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego
w Szczecinie

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie
ul. Klonowica 5
71-241 Szczecin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Miler, Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie ² od 16 kwietnia 2019 r. Poprzednio, w okresie od 5 marca 2013 r. do 15 kwietnia 2019 r., funkcję Dyrektora Zarządu pełnił Radosław Tumielewicz.
Zakres przedmiotowy kontroli	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, 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 ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontroler	Ewelina Czerepska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/70/2020 z 7 kwietnia 2020 r. oraz LSZ/113/2020 z 24 czerwca 2020 r. (akta kontroli str.1-6, 871)

¹ Dalej: Zarząd lub ZDiTM.

² Dalej: Dyrektor Zarządu.

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

ZDiTM, jako podmiot wykonujący zadania z zakresu zarządzania drogami w granicach administracyjnych miasta Szczecin, był przygotowany pod względem kadrowym do realizacji działań, które sprzyjały ochronie infrastruktury drogowej, w tym poprzez eliminację z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów ciężarowych. Wykorzystywane do realizacji tego celu dokumenty programowe i planistyczne, w tym Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025, Strategia Rozwoju Szczecina 2025, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz projekt planu rozwoju sieci drogowej na lata 2020-2035, uwzględniały rekomendacje zawarte w dokumentach przyjętych uchwałami Rady Ministrów, tj. Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁵ oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.⁶. Problematykę tę uwzględniał również opracowany przez Zarząd program funkcjonalno-użytkowy dla budowy miejsc preselekcyjnego ważenia pojazdów w mieście Szczecin⁷.

Zarząd podejmował działania chroniące infrastrukturę Miasta przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Opiniował m.in. projekty organizacji ruchu wprowadzające ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, wnosił uwagi do dokumentacji projektowej drogowych zadań inwestycyjnych, a także realizował zadania remontowe w Mieście wprowadzające strefy ograniczonej prędkości.

Zarząd współpracował z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego⁸ w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych z obszaru Miasta, a zasady tej współpracy zostały określone w zawartej umowie⁹. Przekazał WITD cztery przenośne urządzenia do wykonywania statycznych kontroli ważeniowych na obszarze Miasta. ZDiTM przeprowadzał w sposób rzetelny kontrole dróg i obiektów budowlanych zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych w Mieście.

Inspektorom WITD został zapewniony dostęp do odczytów z systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów. NIK zauważa jednakże, że oddany do użytku w 2016 r. z zamiarem przeciwdziałania degradacji dróg, a wdrożony kosztem 2,8 mln zł w czterech lokalizacjach miasta Szczecin system preselekcyjnego ważenia pojazdów, nie był w pełni wykorzystywany. Działania podjęte przez Zarząd nie zapewniły powstania infrastruktury umożliwiającej zgodne z zamierzeniami wykorzystanie systemu preselekcji w procesie identyfikacji i eliminacji pojazdów przeciążonych z obszaru Miasta. Udostępnienie na obszarze Miasta tylko jednego miejsca przeznaczonego do ważenia pojazdów nie gwarantowało pełnego wykorzystania systemu preselekcji. Lokalizacja punktów preselekcji wagowej nie została uzgodniona z WITD, a także umożliwiała omińnięcie miejsca kontroli innymi drogami. Przydatność systemu preselekcji była ograniczona, również z uwagi na lokalizację miejsca kontroli w znacznej odległości od punktów preselekcji wagowej oraz stwierdzone przez WITD błędne wskazania w zakresie pomiaru nacisku na oś.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły niepodjęcia przez Zarząd efektywnych działań w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przeznaczonej do kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie na obszarze Miasta, a także wydłużonego terminu wykonania modernizacji wnęki wagowej w miejscu kontroli ważenia pojazdów przy ul. Szosa Stargardzka. Ponadto Zarząd nie podejmował

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Uchwała Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. (MP, poz. 75), która obowiązywała do 6 listopada 2019 r.

⁶ Uchwała Rady Ministrów Nr 105 z dnia 24 września 2019 r. (MP, poz. 1054.).

⁷ Dalej: Miasto.

⁸ Dalej: WITD lub Wojewódzki Inspektorat.

⁹ Umowa nr 25/DZ/2018 z 19.12.2017 r.

działań w celu pozyskiwania informacji o funkcjonowaniu systemu preselekcji wagowej, a także dokonywał z opóźnieniem (do ponad sześciu miesięcy) zmian w organizacji ruchu na obszarze Miasta.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1 W badanym okresie obowiązywały następujące dokumenty planistyczne związane z rozwojem transportu w Mieście:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025¹¹,
- Strategia Rozwoju Szczecina 2025¹² wraz z Wieloletnim Programem Rozwoju Szczecina¹³ i Programami strategicznymi wynikającymi z realizacji Strategii Rozwoju Szczecina 2025¹⁴,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin¹⁵.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹⁶ został opracowany przez Polskie Towarzystwo Ekonomiczne przy współpracy Zarządu oraz Biura Planowania Przestrzennego Miasta i Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin¹⁷. Przy opracowaniu Planu wykorzystano materiały przygotowane przez Zarząd, jako organizatora komunikacji miejskiej. W Planie założono realizację 22 drogowych inwestycji infrastrukturalnych, m.in. na 2018 r. zaplanowano budowę obwodnicy Śródmieścia Szczecina¹⁸, na lata 2018 – 2020 przebudowę ul. Autostrada Poznańska¹⁹ oraz modernizację dostępu drogowego do Portu²⁰.

W Strategii Rozwoju Szczecina²¹ wyróżniono w ramach celu strategicznego IV „Szczecin atrakcyjne miasto metropolitalne”, cel operacyjny IV.2 „Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta”. Wieloletni Program Rozwoju Szczecina, który był bezpośrednim narzędziem realizacji Strategii

¹⁰ 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.

¹¹ Przyjęty Uchwałą Nr XLI/1209/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26.05.2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta na lata 2014-2025”. W latach 2007-2015 obowiązywał Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015 przyjęty uchwałą Nr XLIII/1091/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25.01.2010 r. w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015.

¹² Przyjęta Uchwałą nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecin z dnia 19.12.2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

¹³ W badanym okresie obowiązywał Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2020-2024 przyjęty uchwałą Nr XVIII/569/20 Rady Miasta Szczecin z dnia 26.05.2020 r. w sprawie zmiany Wieloletniego Programu Rozwoju Szczecina na lata 2020-2024, Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2019-2023 przyjęty Uchwałą Nr XII/410/19 Rady Miasta Szczecin z dnia 26.11.2019 r. w sprawie zmiany Wieloletniego Programu Rozwoju Szczecina na lata 2019-2023, Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2018-2022 przyjęty uchwałą Nr II/10/18 Rady Miasta Szczecin z dnia 18.12.2018 r. w sprawie zmiany Wieloletniego Programu Rozwoju Szczecina na lata 2018-2022.

¹⁴ Wprowadzone Zarządzeniem nr 83/13 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 28.02.2013 r. w sprawie przyjęcia Programów strategicznych wynikających z realizacji Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

¹⁵ Uchwała Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26.03.2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin.

¹⁶ Obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju transportu wynika z zapisów Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 ze zm.). Plan uwzględnił m.in. charakterystykę sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, ocenę i prognozę potrzeb przewozowych, przewidywaną strukturę usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów.

¹⁷ Dalej: Wydział Gospodarki Komunalnej.

¹⁸ Etap VI – budowa od ul. Niemierzyńskiej do ul. A. Mickiewicza.

¹⁹ Na lata 2018 – 2020 etap V – Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do autostrady A6; obecnie ul. F. Krygiera.

²⁰ Przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza.

²¹ Strategia jest nadrzędnym dokumentem programującym rozwój miasta w długofalowej perspektywie czasowej.

Rozwoju, zakładał na lata 2018 – 2022 m.in. modernizację dostępu drogowego do Portu w Szczecinie²², przebudowę ciągów komunikacyjnych DK 31 (rozbudowę skrzyżowania ul. F. Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6²³). Wieloletni Program na lata 2020 – 2024 w ramach celu operacyjnego IV.2 zawierał modernizację zatoki do kontroli pojazdów w ciągu ul. Szosa Stargardzka²⁴. Programy strategiczne dla realizacji celu IV.2 zakładały m.in. wspieranie rozwoju multimodalności systemu transportowego Miasta²⁵, budowę obejścia Zachodniego jako trasy drogowej i kolejowej z przeprawą Police Święta; poprawę systemu drogowego wewnątrz Miasta²⁶.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta wskazano na kontynuację struktur komunikacyjnych, utrzymanie idei odciążenia centrum Miasta z ruchu tranzytowego poprzez system obwodnic oraz ułatwienia dostępu do terenów portowych. Ujęto także lokalizacje parkingów strategicznych oraz określono wskaźniki liczby miejsc postojowych (zróżnicowanych w zależności od strefy Miasta). Studium stanowiło o przebiegu obwodnicy śródmiejskiej oraz powiązaniach z drogami wylotowymi z Miasta.

(akta kontroli str. 65-122, 199-332, 601-610, 867-869)

Na zlecenie Zarządu został opracowany²⁷ projekt programu funkcjonalno-użytkowego dla zadania „Budowa miejsc do ważenia pojazdów (wagi preselekcyjne) w wybranych lokalizacjach w granicach administracyjnych miasta Szczecin – wjazd/wyjazd/do/z miasta”. Głównym celem zadania było ograniczenie ruchu pojazdów przeciążonych na wybranych drogach w Szczecinie poprzez wykrywanie przeciążonych pojazdów ciężarowych oraz dostawczych i automatyczne zawiadomianie o tym pracowników Zarządu oraz inspektorów WITD. W ramach opracowania wskazano warunki wyboru stanowisk automatycznego ważenia pojazdów²⁸, podstawowe parametry systemu WIM-P²⁹, sposób działania systemu, minimalne parametry urządzeń, dodatkowe wymagania w zakresie komunikacji, opis proponowanych lokalizacji stacji pomiarowych³⁰.

(akta kontroli str. 147-198)

1.2 Dla Miasta został opracowany projekt planu rozwoju sieci drogowej na lata 2020-2035³¹ (przekazany w październiku 2009 r. przez Wydział Inwestycji Miejskich Urzędu Miasta do Biura Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie). W dokumencie wskazano zadania znajdujące się w wyłącznej kompetencji Miasta, z wyjątkiem zadania rozbudowy autostrady A6 (ze względu na jej bezpośrednie powiązanie z podstawowym układem drogowym Miasta). W planie ujęto 32 drogowe zadania inwestycyjne, w tym 17 zadań zaplanowanych do realizacji na lata 2015-2020, 10 zaplanowanych do realizacji na lata 2020-2025. W projekcie rozwoju sieci drogowej uwzględniono również drogowe zadania inwestycyjne związane z ochroną dróg przed przeciążonymi pojazdami ciężarowymi na obszarze Miasta, w tym zadania budowy obwodnicy śródmiejskiej³², przebudowy ul. Autostrada

²² Na inwestycję zaplanowano nakłady w wysokości 486 453 010 zł.

²³ Planowane nakłady na inwestycję – 110 832 667 zł.

²⁴ Na inwestycję zaplanowano nakłady w wysokości 30 000 zł.

²⁵ Połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, żegluga śródlądowa, transport morski, systemy telematyczne.

²⁶ W tym budowę obwodnicy śródmiejskiej, Trasy Północnej, ul. Nowoprzebrzeskiej, odcinka węzeł Morwowa-Autostrada Poznańska, skomunikowanie Łasztowni i Kępy Parnickiej.

²⁷ W marcu 2016 r. na podstawie umowy nr ZDTiM 14/2016.

²⁸ W tym parametry lokalizacji, warunki ograniczające, parametry geometryczne dróg, na których mogą zostać zainstalowane stanowiska pomiarowe oraz właściwości nawierzchni.

²⁹ Tj. Weight in Motion Preselection - komputerowy system do automatycznego wykrywania i identyfikacji pojazdów ponadgabarytowych bez ich zatrzymywania.

³⁰ W programie zaproponowano lokalizacje: w ciągu ul. Cukrowej, ul. Krygiera, ul. Zegadłowicza, ul. Gdańskiej.

³¹ http://bjp.um.szczecin.pl/files/F5EC6B353987447EB4FA7BDDE2325184/rob_drogowe_2035.pdf.

³² Budowę obwodnicy zaplanowano na lata 2010 – 2015 (etap V, Etap VI), na lata 2015-2020 (etap VII, VIII) oraz na lata 2020-2025 (etap IX).

Poznańska³³, przebudowy węzła Kijewo³⁴. W planie nie ujęto zadań związanych z budową miejsc kontroli pojazdów oraz wag preselekcyjnych na terenie Miasta.

(akta kontroli str. 494, 838, 864-866)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że Zarząd (...) nie posiada dokumentacji dotyczącej propozycji składanych do projektów (...) planu rozwoju sieci drogowej na lata 2010-2035. Uzgodnienia i propozycje do wyżej wymienionych planów najprawdopodobniej były tworzone i przekazywane w formie pism zwykłych do dysponenta tj. Urzędu Miasta Szczecin przed ich ogłoszeniem tj. (...) przed 2010 r. Dokumentacja (...) ulega brakowaniu za zgodą Archiwum Państwowego w Szczecinie. (...).

(akta kontroli str. 540)

1.3 Do zadań Zarządu określonych Statutem³⁵ należało m.in.:

- opracowanie projektów planów sieci drogowej,
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu,
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowanie,
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych,
- budowa, przebudowa, remont i utrzymanie m.in. miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 19-23)

W strukturze organizacyjnej Zarządu nie wydzielono komórki do realizacji zadań związanych z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych. Zadania związane z ruchem pojazdów ciężarowych zostały przypisane do Działu Ewidencji Dróg, Inżynierii Ruchu i Oznakowania Sieci Drogowej³⁶ oraz Działu Utrzymania Pasa Drogowego³⁷. Na dzień 31 marca 2020 r. w Dziale Ewidencji Dróg zatrudnionych było 12 osób³⁸, w Dziale Utrzymania – 10 osób³⁹.

Zgodnie z zapisami regulaminu organizacyjnego⁴⁰ zadania Działu Ewidencji Dróg obejmowały m.in.:

- realizację zadań z zakresu inżynierii ruchu na drogach,
- opiniowanie projektów tymczasowej organizacji ruchu⁴¹,
- opiniowanie dokumentacji projektowych w zakresie rozwiązań stałej organizacji ruchu i geometrii,
- udział w opracowywaniu projektów planu rozwoju sieci drogowej,
- organizowanie okresowych pomiarów ruchu drogowego.

Zadania Działu Utrzymania obejmowały m.in.:

- nadzór nad zapewnieniem właściwego stanu technicznego nawierzchni ulic, dróg wewnętrznych, obiektów inżynierskich,

³³ Przebudowę ul. Autostrada Poznańska (obecnie ul. F. Krygiera) zaplanowano na lata 2015-2020.

³⁴ Przebudowę węzła Kijewo, jako inwestycję GDDKiA, zaplanowano na lata 2015-2020.

³⁵ Zgodnie ze Statutem stanowiącym załącznik do Uchwały Nr XIII/303/11 Rady Miasta Szczecin z 21.11.2011 r. zmienionym Uchwałą Rady Miasta Szczecin z dnia 10.02.2014 r., dalej: Statut Zarządu, przedmiotem działalności Zarządu było m.in. finansowanie, planowanie, utrzymanie i ochrona dróg publicznych i organizacja ruchu na drogach publicznych w granicach administracyjnych miasta Szczecin, przewóz, organizacja, zarządzanie, planowanie i sterowanie transportem zbiorowym.

³⁶ Dalej: Dział Ewidencji Dróg.

³⁷ Dalej: Dział Utrzymania.

³⁸ Na koniec 2018 r. – 12 osób, na koniec 2019 r. – 13 osób.

³⁹ Na koniec 2018 r. – 11 osób, na koniec 2019 r. – 10 osób.

⁴⁰ Stanowiącego załącznik do Zarządzenia nr 75/2019 Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie z dnia 11.12.2019 r. dalej: regulamin organizacyjny.

⁴¹ Działania planistyczne w celu zapewnienia właściwej organizacji ruchu oraz zatwierdzanie projektów organizacji ruchu lub ich zmian prowadził, w mieniu Prezydenta Miasta Szczecin, Wydział Gospodarki Komunalnej.

- organizowanie, nadzorowanie i kontrolowanie remontów i robót mających na celu utrzymanie w należytym stanie technicznym elementów drogi,
- budowa, przebudowa, remont i utrzymanie m.in. miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 19-60, 539, 541-543, 824-828)

1.4 Na terenie Szczecina w zarządzie ZDiTM znajdowało się⁴² łącznie 792,56 km dróg, w tym 45,7 km dróg krajowych, 12,2 km dróg wojewódzkich, 250,2 km dróg powiatowych, 484,46 km dróg gminnych. Z 45,7 km dróg krajowych, 9,8 km było dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 tony.

(akta kontroli str. 62-63, 862-863)

1.5 Zarząd nie wprowadził zasad⁴³ identyfikacji i wyceny uszkodzeń infrastruktury drogowej Miasta spowodowanych przejazdem przeciążonych pojazdów ciężarowych.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) *degradacja drogi postępuje nie tylko w przypadku ruchu pojazdów ciężarowych przeciążonych lecz jest konsekwencją ruchu wszelkich pojazdów poruszających się po drogach publicznych takich jak np. pojazdy osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusowe, pojazdy komunikacji miejskiej. Rzecz niemożliwą jest udowodnienie, że wykryte na drodze uszkodzenie powstało w wyniku przejazdu pojazdu przeciążonego, tym bardziej nie jest możliwe wskazanie konkretnego pojazdu.*

(akta kontroli str. 11-12, 353)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „*roczne plany remontów infrastruktury drogowej tworzone są na podstawie oceny stanu istniejącego infrastruktury drogowej, dokonywanej przez inspektorów merytorycznych działu Utrzymania Pasa Drogowego (...). W ciągu roku systematycznie kontrolowany jest stan techniczny pasa drogowego, przeprowadzane są przeglądy roczne i pięcioletnie i w wyniku powyższego ustalana jest lista ulic i obiektów, których remont lub przebudowę należy zaplanować w roku następnym lub latach najbliższych. Koszty planowanych zadań są szacowane na podstawie cen zawartych w cenniku umowy na bieżące utrzymanie oraz obowiązujących w tym czasie na lokalnym rynku robót wykonawczych.*”

(akta kontroli str. 544)

1.6 Zasady współpracy Zarządu z WITD w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych z obszaru Miasta zostały określone w umowie zawartej 19 grudnia 2017 r.⁴⁴ Na podstawie tej umowy Zarząd użyczył do bezpłatnego wykorzystania cztery wagi samochodowe⁴⁵, a WITD zobowiązał się do dokonywania, co najmniej jeden raz w tygodniu, kontroli pojazdów znajdujących się na drogach będących w zarządzie ZDiTM oraz przekazywania sprawozdań dotyczących przeprowadzonych kontroli⁴⁶. Nie określono zasad współpracy w zakresie uzgadniania lokalizacji miejsc ważenia i punktów preselekcji wagowej.

(akta kontroli str. 352, 382-383, 397, 543)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

⁴² Według stanu na 31.12.2019 r.

⁴³ W postaci np. procedur, wytycznych, instrukcji.

⁴⁴ Umowa nr 25/DZ/2018.

⁴⁵ Typu SAW 10C/III.

⁴⁶ Miesięcznych sprawozdań z liczby przeprowadzonych kontroli i ujawnionych nieprawidłowości w zakresie przeciążenia pojazdów.

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd był przygotowany kadrowo do wykonywanych zadań z zakresu zarządzania drogami w granicach administracyjnych Szczecina, w tym związanymi z ochroną infrastruktury drogowej poprzez eliminację ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych w granicach administracyjnych Miasta. Zadania z tego zakresu zostały przypisane właściwym komórkom organizacyjnym ZDiTM. Zostały opracowane dokumenty planistyczne związane z rozwojem transportu miejskiego, w tym sporządzony został, przy współpracy Zarządu, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta na lata 2014-2025. Zarząd opracował program funkcjonalno-użytkowy dla zadania budowy miejsc preselekcyjnego ważenia pojazdów w Szczecinie. Podjęto współpracę z WITD, a jej zasady w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych z obszaru Miasta zostały określone umową.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1 W okresie objętym kontrolą nie wprowadzono zasad ograniczających ruch pojazdów ciężarowych w Mieście.

Prezydent Miasta Szczecin, Piotr Krzystek poinformował, że (...) *w chwili obecnej z uwagi na przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Gminy Miasto Szczecin, nie planuje się wprowadzenia zasad ograniczających ruch pojazdów ciężarowych przez teren miasta.*

(akta kontroli str. 350, 486)

W badanym okresie nie wprowadzono ograniczeń tonażowych dla tranzytu przez teren Miasta.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin, Paweł Adamczyk⁴⁷ poinformował, że ciągi dróg krajowych z reguły prowadzą przez centrum miasta, a wprowadzenie ograniczeń tonażowych nie jest możliwe z uwagi na brak obwodnicy miasta, na którą można byłoby taki ruch przekierować.

(akta kontroli str. 13, 350, 545-547)

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej poinformował, że (...) *Strefy uspokojonego ruchu z zasady tworzone są w ciągu ulic bądź w kwartałach ulic gdzie na ogół ruch pojazdów ciężarowych jest znikomy, bądź mały i nie stanowi ruchu tranzytowego. Z tego powodu w wielu strefach uspokojonego ruchu nie są wprowadzane oznakowania ograniczające ruch takich pojazdów. (...)*

(akta kontroli str. 13, 350)

W okresie objętym kontrolą Zarząd zaopiniował m.in. osiem projektów zmian stałej organizacji ruchu wprowadzających ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, w tym jeden zmieniający ograniczenia tonażowe i prędkość jazdy⁴⁸, trzy wprowadzające ograniczenia tonażowe⁴⁹, jeden wprowadzający zakaz wjazdu

⁴⁷ Dalej: Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej.

⁴⁸ Projekt stałej organizacji w ciągu ul. Zbójnickiej związany był z uzupełnieniem i wymianą oznakowania ograniczającego ruch pojazdów ciężarowych w ciągu tej ulicy oraz wprowadzeniem, z uwagi na stan nawierzchni, ograniczenia prędkości do 30 km/h. Zgodnie z projektem m.in. na wlocie ul. Zbójnickiej (przy skrzyżowaniu z ul. Krakowską) oraz Lwowskiej (przy skrzyżowaniu z Krakowską) znak B-18/3,5 t został zastąpiony znakiem B-5. Zaprojektowane rozwiązanie miało wpłynąć na poprawę warunków kontroli pojazdów ciężarowych przez służby porządkowe, na poprawę bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu oraz dostosowanie prędkości jazdy do stanu nawierzchni jezdni w ciągu ul. Zbójnickiej.

⁴⁹ W ciągu ul. Dożynkowej zaprojektowano wprowadzenie ograniczenia tonażowego na nieprzejeźdnym odcinku tej ulicy w celu uniemożliwienia ruchu pojazdów ciężarowym w części nieprzejeźdnej ulicy. W ciągu ul. Poznańskiej zaprojektowano, w celu zapobieżenia degradacji drogi wykonanej z brukowca, wprowadzenie ograniczenia tonażowego poprzez wprowadzenie znaków typu B-5. W ciągu ul. Walecznych, na odcinku nowej jezdni od ul. Jasnej do zjazdu dla samochodów dostawczych Selgros zaprojektowano znak B-5.

pojazdów ciężarowych⁵⁰, jeden wprowadzający ograniczenia tonażowe parkingu⁵¹, jeden wprowadzający uprzedzenie o zakazie dotyczącym obiektów mostowych⁵², jeden wprowadzający zmianę nośności obiektu mostowego⁵³.

(akta kontroli str. 548-599)

W latach 2018-2020 Zarząd zrealizował zadania remontowe w Mieście, w związku z którymi wprowadzono strefy ograniczonej prędkości do 30 lub 40 km/h, co zostało opisane w punkcie 2.4 wystąpienia.

(akta kontroli str. 622-629, 636-637, 650-655)

2.2 Zarząd opiniował⁵⁴ dokumentację projektową zadania pn. „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza” (prowadzonego przez Wydział Inwestycji Miejskich Urzędu Miasta w Szczecinie). W ramach inwestycji została zaplanowana przebudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego wyspy Łasztownia. Zaplanowano odseparowanie ruchu ciężkiego do Portu Rybackiego Gryf, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. W rozwiązaniach projektowych przyjęto odpowiednią kategorię ruchu dla jezdni, po której będzie odbywać się ruch pojazdów ciężarowych, co zostało opisane w punkcie 2.4 wystąpienia.

Zarząd opiniując dokumentację projektową ww. zadania wnosił uwagi dotyczące ochrony infrastruktury drogowej Miasta przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych, m.in.:

- uwzględnienie budowy miejsca do przeprowadzania kontroli ważeń pojazdów przez WITD, ze względu na lokalizację wagi preselekcyjnej w ciągu ul. Gdańskiej,
- rozważenie możliwości lokalizacji miejsc postojowych, w tym dla pojazdów ciężarowych, pod Estakadą Pomorską,
- przeanalizowanie, z uwagi na deficyt miejsc postojowych, zasadności zaprojektowania terenów rekreacyjnych pod Trasą Zamkową z sugestią zaprojektowania dodatkowych miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych, ze względu na fakt, że pojazdy oczekujące na wjazd na teren Portu często niszczą infrastrukturę drogową.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *W dokumentacji projektowej (...) „Modernizacja dostępu drogowego do Portu (...)” nie uwzględniono budowy miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych wskazanej przez Zarząd. Zaprojektowano pas postojowy dla pojazdów ciężarowych w ciągu ul. Górnosłaskiej (...). W dokumentacji (...) pomimo wniosków Zarządu (...) nie uwzględniono budowy miejsca do ważenia pojazdów ciężarowych.*

(akta kontroli str. 476, 7260727, 734, 736-753)

Dyrektor Wydziału Inwestycji Miejskich Urzędu Miasta Szczecin Katarzyna Tutko⁵⁵ poinformowała, że (...) *W ramach inwestycji „Modernizacja dostępu drogowego do*

⁵⁰ Przedmiotem organizacji ruchu na ul. Taborowej było wprowadzenie ograniczenia w ruchu pojazdów w związku ze zwiększonym ruchem pojazdów związany z prowadzonymi pracami na drodze ekspresowej i autostradzie A-6. Projekt uwzględniał umieszczenie znaku B-5 wspólnie z istniejącym znakiem D-3.

⁵¹ Projekt stałej organizacji ruchu parkingu przy ul. Struga uwzględniał wprowadzenie ograniczenia tonażowego dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t. Zaprojektowane rozwiązanie miało wpłynąć na poprawę warunku ruchu pojazdów osobowych, poprawę bezpieczeństwa pieszych na parkingu oraz na zmniejszenie stopnia degradacji parkingu, którego parametry nie są dostosowane do obsługi pojazdów ciężarowych.

⁵² Przedmiotem projektu było wprowadzenie na skrzyżowaniu ul. Goleniowskiej z Tczewską uprzedzenia o zakazie występującym za skrzyżowaniami ul. Goleniowskiej z ul. Tczewską, zakazie dotyczącym nośności obiektów na rzekach Żołnierska Struga i Chelszcza.

⁵³ Przedmiotem projektu było opracowanie stałej organizacji ruchu uwzględniającej zmianę oznakowania tonażowego mostu nad rzeką Płonią z 30 t na 20 t. Projektowana zmiana uniemożliwi przejazd przez most nad rzeką Płonią pojazdom o dmc przekraczającej 20t.

⁵⁴ W styczniu 2017 r.

⁵⁵ Dalej: Dyrektor Wydziału Inwestycji Miejskich.

Portu (...)” zaprojektowano budowę miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych oczekujących na wjazd na teren portu. Przedmiotowe miejsca postojowe zlokalizowano w ciągu ul.: Górnośląska, Władysława IV, Bytomska, Bulwar Gdański, Hryniewieckiego, Kujota. (...) W ramach inwestycji nie uwzględniono punktu ważenia pojazdów. Uwaga Zarządu (...) nie była możliwa do realizacji, ponieważ wykraczała poza zakres zamówienia na prace projektowe.

(akta kontroli str. 845-848)

Zarząd opiniując wariant II koncepcji przebudowy ul. F. Krygiera na odcinku pomiędzy mostem Pomorzan, a mostem Gryfitów w Szczecinie wniósł uwagi⁵⁶, w tym dotyczące ochrony infrastruktury drogowej Miasta przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych:

- uwzględnienie budowy miejsca do przeprowadzania kontroli ważeniowych pojazdów ze względu na lokalizację wagi preselekcyjnej w ciągu ul. F. Krygiera,
- uwzględnienie rozbudowy ul. F. Krygiera w związku z lokalizacją wagi preselekcyjnej.

Zarząd ponadto wniósł uwagę, dotyczącą uwzględnienia remontu/przebudowy wszystkich obiektów inżynierskich w ciągu ul. F. Krygiera, wskazując, że główny ruch pojazdów ciężarowych odbywa się ulicami Struga – Gdańską – Wyszyńskiego – Kopernika – Narutowicza – Ku Słońcu. ZDiTM podniósł, że przebudowując obiekty inżynierskie zostanie stworzona trasa alternatywnego wjazdu do Miasta poprzez ulice Granitową – Krygiera – Południową – Ku Słońcu, co pozwoliłoby zniwelować ruch tranzytowy prowadzący przez Centrum Miasta. Zarząd wskazał, że niezależnie od wybranego wariantu koncepcji, w każdej powinny zostać uwzględnione miejsca do ważenia pojazdów ciężarowych.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *Koncepcja przebudowy ul. F. Krygiera (...) była jedyną dokumentacją przedłożoną dla Zarządu, w związku z czym Zarząd nie posiada informacji czy uwagi zostały ujęte w dokumentacji i czy taka dokumentacja została opracowana.*

(akta kontroli str. 476, 726-727, 789-801)

Dyrektor Wydziału Inwestycji Miejskich poinformowała, że (...) *W ramach opracowanej koncepcji we wszystkich wariantach na odcinku od mostu Pomorzan do mostu Gryfitów uwzględniono remont/przebudowę wiaduktu w ciągu ul. Krygiera. Z uwagi na fakt, że opracowanie dotyczyło koncepcji wariantowej w zakresie geometrii drogi (...) nie uwzględniono rozbudowy istniejącej wagi preselekcyjnej. Nie uwzględniono (...) punktu do ważenia pojazdów ciężarowych (...) z uwagi na fakt, że przedmiot zamówienia obejmował wykonanie koncepcji wariantowej dla minimum trzech wariantów (...). Uzgodniono, że montaż urządzeń oraz rozbudowa wagi winna zostać ujęta w projekcie budowlanym oraz wykonawczym.*

(akta kontroli str.845-848)

W grudniu 2019 r. Zarząd otrzymał przekazaną z Wydziału Gospodarki Komunalnej notatkę z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych dotyczącą budowy drogi S 10 Szczecin – Piła na odcinku od węzła „Szczecin Kijewo” do węzła „Szczecin Zdunowo”. Podczas spotkania poruszono temat usytuowania nowego miejsca kontroli pojazdów. Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad potwierdziła⁵⁷ wybór wariantu trzeciego trasy.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *z załączonej mapy do pisma wynika wariant który nie zakłada budowy punktu do ważenia pojazdów w ciągu ul. Szosa Stargardzka –*

⁵⁶ Do wariantu II koncepcji przebudowy.

⁵⁷ Pismem z czerwca 2020 r.

kierunek do miasta. W związku z powyższym Zarząd wystosuje pismo z prośbą o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.

(akta kontroli str. 726-733)

Zarząd w 2019 r. uzgadniał dokumentację projektową Wydziału Inwestycji Miejskich m.in. następujących zadań:

- „Wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy ul. Lubczyńskiej na odcinku od wybudowanego ronda na ul. Goleniowskiej do ul. Kniewskiej”; zadanie miało na celu usprawnienie obsługi terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w przedmiotowym rejonie; zaprojektowano zwiększoną nośność drogi oraz dostosowano zjazd z drogi do ruchu pojazdów ciężarowych;
- „Park Dąbie – strefa przedsiębiorczości dla małych i średnich firm”; zadanie polegające na budowie układu dróg wewnętrznych oraz infrastruktury na terenie strefy Park Dąbie, skomunikowanie obszaru inwestycji z zewnętrznym układem drogowym, przebudowę skrzyżowania ul. Struga z ul. Gryfińską.

(akta kontroli str. 735, 766-769)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że Zarząd prowadzi (...) czynności służbowe umożliwiające zmniejszenie degradacji dróg przez pojazdy ciężarowe i nienormatywne takie jak: opiniowanie trasy przejazdów pojazdów nienormatywnych w związku z kierowanymi (...) wnioskami; wydawanie zezwoleń kategorii I i VII na przejazd pojazdów nienormatywnych (...); wydawanie zgód na przejazd pojazdów ciężarowych po drogach w ciągu których obowiązują znaki drogowe ograniczające ruch pojazdów ciężarowych, co pozwala przy wprowadzonych za pomocą organizacji ruchu ograniczeniach kontrolować ruch pojazdów ciężarowych.

(akta kontroli str. 352-353)

Dyrektor Zarządu w sprawie przeprowadzania analiz wpływu ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na infrastrukturę Miasta wyjaśnił, że (...) przeprowadzenie analizy jest niemożliwe z uwagi na konieczność założenia przed rozpoczęciem analizy, że wszystkie pojazdy poruszające się po drogach są pojazdami przeciążonymi, a degradacja drogi postępuje nie tylko w przypadku ruchu pojazdów ciężarowych przeciążonych lecz jest konsekwencją ruchu wszelkich pojazdów poruszających się po drogach publicznych (...). Rzeczą niemożliwą jest udowodnienie, że wykryte na drodze uszkodzenie powstało w wyniku przejazdu pojazdu przeciążonego (...).

(akta kontroli str. 550-551, 839-840)

2.3 W Mieście i jego sąsiedztwie nie przebiegają płatne odcinki autostrad i dróg ekspresowych. Zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu w ciągu drogi krajowej nr 31⁵⁸ stanowiącej połączenie z autostradą A6 „węzeł Radziszewo” obowiązuje ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych o masie powyżej 10 ton.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że miało to na celu ochronę (...) odcinka drogi krajowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego z uwagi na przebieg (...) odcinka drogi przez tereny gęsto zaludnione (centrum dzielnicy Podjuchy).

(akta kontroli str. 350, 841)

2.4 W badanym okresie Zarząd wykonywał m.in. kompleksowe remonty polegające na wymianie nawierzchni ulic Miasta.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) o przyznanie środków na ten cel wnioskuje Zarząd. Ostateczną decyzję o przyznaniu środków podejmuje jako jednostka nadrzędna Urząd Miasta Szczecin. Wnioskowana przez Zarząd wysokość środków

⁵⁸ Na odcinku drogi obejmującej ul.: Rymarska, Dmowskiego, Metalowa, Granitowa.

finansowych określana jest na podstawie obowiązujących cen rynkowych oraz w oparciu o ceny bieżącego utrzymania.

(akta kontroli str. 354, 537)

Na rok 2018 Zarząd wnioskował o przyznanie środków finansowych na 104 zadania remontowe ulic miejskich, a otrzymał 83 551 479 zł na realizację 25 takich zadań. Na 2019 r. wnioskowano o przyznanie środków na realizację 81 zadań remontowych, a otrzymano 31 519 003 zł na realizację 17 zadań. Na rok 2020 Zarząd wnioskował o przyznanie środków na 99 zadań remontowych, według stanu na 15 czerwca 2020 r., Urząd Miasta przyznał 12 007 265 zł na realizację 20 zadań.

(akta kontroli str. 613-649)

W badanym okresie Zarząd zrealizował 42 zadania remontowe ulic miejskich⁵⁹ na łączną kwotę 106 274 495 zł. Zarząd zrealizował m.in.:

- modernizację Trasy Zamkowej imienia Piotra Zaręby⁶⁰, w ramach którego przebudował i wyremontował 1 189 mb obiektu inżynierskiego,
- przebudowę ul. Łowieckiej⁶¹, w ramach którego przebudował 2 680 m² drogi,
- remont ul. Reymonta, Przybyszewskiego i Grzegorza z Sanoka na Pogodnie⁶², w ramach którego wymienił 6 534 m² nawierzchni drogi.

(akta kontroli str. 613, 650-654)

W latach 2018-2019 Zarząd zrealizował 13 zadań remontowych, które miały wpływ na ruch pojazdów ciężarowych, w tym:

- przebudowę układu drogowego ul. Łowieckiej – zlikwidowano zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t oraz wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 i 40 km/h,
- utworzenie „strefy 30” w obrębie ul. Okrzei - Budzysza Wosia – Przybyszewskiego – Grzegorza z Sanoka⁶³ – wprowadzono strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h,
- przebudowę ul. Małkowskiego na odcinku od al. Piastów do ul. Bogusława X oraz ul. Królowej Jadwigi na odcinku od ul. Krzywoustego do ul. Małkowskiego – wprowadzono strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h.

Zadania remontowe zrealizowane w latach 2018-2019 nie były związane z dostosowaniem nośności dróg do ruchu pojazdów o nacisku na oś do 11,5 t.

(akta kontroli str. 622-629, 636-637, 650-655)

W okresie objętym kontrolą obowiązywała umowa⁶⁴ na wykonanie prac polegających na bieżącym utrzymaniu dróg na terenie Miasta w zakresie robót nawierzchniowych. W związku z realizacją umowy w okresie tym Zarząd poniósł wydatki w łącznej wysokości 24 358 272 zł⁶⁵.

(akta kontroli str. 356-381, 657-700)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *Zarząd jako jednostka budżetowa Urzędu Miasta Szczecin (...) podejmuje działania w celu bieżącej naprawy wykrytych uszkodzeń. Prowadzone są również inwestycje mające na celu przebudowę i modernizację dróg oraz obiektów inżynierskich. W ostatnich latach Zarząd przeprowadził (...) remont Trasy Zamkowej imienia Piotra Zaręby (...), remont nawierzchni w ciągu ul. Hangarowej (...), remont nawierzchni w ciągu ul. F. Krygiera (...).* Powołane

⁵⁹ W tym 25 zadań w 2018 r., 17 zadań w 2019 r.

⁶⁰ Zadanie było realizowane w latach 2017-2018 i obejmowało remont obiektu inżynierskiego, remont elementów wyposażenia obiektu inżynierskiego, przebudowę oświetlenia, remont kanalizacji deszczowej, remont dojazdów do obiektu, wprowadzenie stałej organizacji ruchu, zagospodarowanie terenów zielonych wraz z pielęgnacją do odbioru końcowego.

⁶¹ Zadanie było realizowane w 2018 r. i obejmowało przebudowę układu drogowego ul. Łowieckiej, w tym roboty przygotowawcze, ziemne, podbudowy, nawierzchnie, roboty wykończeniowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

⁶² Zadanie było realizowane w 2019 r.

⁶³ Wrz z remontem jezdni i chodników na ul. Przybyszewskiego – Reymonta-Grzegorza z Sanoka.

⁶⁴ Umowa nr ZDiTM/38/2018 z dnia 10.04.2018 r.

⁶⁵ W tym 17 785 374 zł w 2018 r. 6 572 898 zł w 2019 r.

przez Urząd Miasta Szczecin spółki np. Szczecińskie Inwestycje Miejskie prowadzą m.in. zadania (...) przebudowa skrzyżowania Zegadłowicza, Miodowa, al. Wojska Polskiego, Kupczyka. Część zadań, których celem jest poprawa obsługi komunikacyjnej (...) prowadzi również Urząd Miasta Szczecin, Wydział Inwestycji Miejskich: Modernizacja dostępu do Portu w Szczecinie (...).

(akta kontroli str. 8, 537-539)

Wydział Inwestycji Miejskich w badanym okresie realizował 18 inwestycji drogowych, z których sześć miało wpływ na ruch pojazdów ciężarowych w Mieście⁶⁶. W wyniku realizacji trzech zakończonych inwestycji drogowych⁶⁷ zwiększyła się ilość dróg dostosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś (o 1 310 m).

(akta kontroli str. 849-852)

W ramach modernizacji dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza⁶⁸ zaplanowano zwiększenie długości dróg dostosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś. W rozwiązaniach projektowych uwzględniono kategorię ruchu KR6⁶⁹ o łącznej długości 6 839 m⁷⁰ oraz KR7 o długości 206 m⁷¹. W ramach inwestycji zwiększona zostanie nośność dwóch obiektów do klasy B⁷² tj. Estakady Pomorskiej⁷³ oraz wiaduktu nad bocznicą kolejową w ciągu ul. Gdańskiej⁷⁴.

W wyniku realizacji inwestycji obejmującej przebudowę ul. F. Krygiera na odcinku pomiędzy mostami Pomorzan oraz Gryfitów⁷⁵ zaplanowana długość dróg dostosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 tony na oś nie zwiększy się.

Dyrektor Wydziału Inwestycji Miejskich wyjaśniła, że (...) *długość dróg nie zwiększy się z uwagi na fakt, że ul. F. Krygiera na odcinku pomiędzy mostem Pomorzan, a mostem Gryfitów nie została przebudowana.*

(akta kontroli str. 656, 845-848)

2.5 W badanym okresie na obszarze Miasta funkcjonowały cztery wagi preselekcyjnego dynamicznego ważenia pojazdów zlokalizowane w ciągu ul. Gdańskiej, ul. F. Krygiera, ul. Cukrowej i ul. E. Zegadłowicza. Miejsca do preselekcyjnego ważenia pojazdów zostały zlokalizowane w kierunkach wjazdowych i wyjazdowych z Miasta w ciągu trzech dróg krajowych⁷⁶ i jednej drogi wojewódzkiej⁷⁷. Wagi zostały oddane do użytku w grudniu 2016 r. Łączne wydatki poniesione na wykonanie wag preselekcyjnych wyniosły 2 801 002 zł⁷⁸.

(akta kontroli str. 127-198)

⁶⁶ Poprzez poprawę dostępności transportowej i układu komunikacyjnego Miasta (zadanie modernizacji ul. Kułakowskiego wraz z budową parkingu miejskiego) oraz zwiększony udział pojazdów ciężkich w ruchu drogowym (zadanie budowy fragmentu ul. Polskich Marynarzy).

⁶⁷ Zadanie modernizacji ul. Kułakowskiego wraz z budową parkingu miejskiego, zadanie budowy kanalizacji deszczowej w ul. Kniewskiej i Lubczyńskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zadanie budowy fragmentu ul. Polskich Marynarzy.

⁶⁸ Planowane nakłady na inwestycję to około 600 mln zł, obecnie inwestycja realizowana przez Szczecińskie Inwestycje Miejskie jest na etapie postępowania przetargowego na realizację zadania.

⁶⁹ Jedną z kategorii ruchu drogowego pod względem obciążenia. Kategorie oznaczone są w skali od 1 do 7, przy czym KR1 jest najniższą kategorią a KR7 – najwyższą.

⁷⁰ W tym ul. Panieńska, Nabrzeże Wieleckie, Jana z Kolna, Dulczyńskiego, łącznik południowy między trasą Zamkową a Mostem Kłodnym, Bulwar Śląski, Bulwar Gdański, ulice Świętego Floriana, Hryniewieckiego, Rybnicka, Bytomska, Kujota, Logistyczna.

⁷¹ Łącznik między ul. Władysława IV a ul. Bytomską.

⁷² Obiekty mostowe w ciągu dróg samochodowych projektowane są na jedną z klas obciążeni: A, B, C, D i E, przy czym klasa A jest najwyższą klasą a E najniższą.

⁷³ 407, 50 m.

⁷⁴ 6,80 – 9,40 m.

⁷⁵ Nie jest znany termin realizacji inwestycji, planowany jej koszt, według wybranego II wariantu wynosi 89 125 827 zł.

⁷⁶ Droga krajowa nr 10, 31, 13.

⁷⁷ Droga wojewódzka nr 115.

⁷⁸ Budowa systemu preselekcji została zrealizowana na podstawie umowy nr ZDITM-123/2016 z dnia 29.07.2016 r. zawartej pomiędzy konsorcjum wykonawców a Gminą Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego bez udziału środków unijnych oraz innych środków pomocowych.

Przed przystąpieniem do budowy systemu wag preselekcyjnych został opracowany program funkcjonalno-użytkowy dla budowy miejsc ważenia preselekcyjnego, który stanowił załącznik do SIWZ⁷⁹. Program funkcjonalno-użytkowy dotyczył wag preselekcyjnych, nie ujęto w nim miejsc kontroli (w tym ważeniowych) pojazdów.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) *Od czasu zakończenia inwestycji Zarząd opiniując dokumentację projektową, koncepcje przebudowy poprzez odpowiednie zapisy dokłada wszelkich starań aby inwestorzy realizując zadania uwzględniali również miejsca do ważenia pojazdów.*

(akta kontroli str. 726-727)

Przed przystąpieniem do budowy systemu wag preselekcyjnych zostały przeprowadzone badania geotechniczne⁸⁰ oraz badania nośności konstrukcji nawierzchni⁸¹ ulic Miasta. Zarząd nie uzgadniał z WITD lokalizacji wag preselekcyjnych usytuowanych na terenie Miasta.

(akta kontroli str. 147-198, 384-385, 392, 415-471)

Dyrektor Zarządu w sprawie niezgodnienia z WITD lokalizacji wag preselekcyjnych wyjaśnił, że (...) *Zarząd przed przystąpieniem do prac projektowo-budowlanych związanych z wagami preselekcyjnymi zlecił opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego (...). Wybrane lokalizacje wag preselekcyjnych stanowią główne ciągi komunikacyjne zlokalizowane w ciągu dróg krajowych i drogi wojewódzkiej stanowiące wjazd i wyjazd z miasta (...) oraz z uwagi na zagospodarowanie i organizację ruchu pozwalają na płynny przejazd pojazdów, co ma wpływ na wyniki pomiarów prowadzone przez system preselekcji.*

(akta kontroli str. 308, 416)

W wyniku oględzin systemu komputerowego preselekcji ustalono, że został on zainstalowany⁸² wraz z oprogramowaniem obsługującym miejsca preselekcyjnego ważenia pojazdów w siedzibie Zarządu. System komputerowy umożliwiał dostęp pracownikom Zarządu do danych generowanych przez system preselekcji w sekcjach: administracja⁸³, infrastruktura⁸⁴, pojazdy⁸⁵, raporty⁸⁶. Inspektorom WITD zapewniono dostęp do odczytów z wag preselekcyjnych w czasie rzeczywistym. Dane przekazywane były na bieżąco za pośrednictwem Internetu na urządzenia przenośne inspektorów WITD.

(akta kontroli str. 521-532)

Zarząd otrzymywał od dostawcy systemu preselekcji wagowej dane liczbowe dotyczące liczby przejazdów zarejestrowanych przez system wag preselekcyjnych, w tym liczby przejazdów pojazdów, których nacisk na oś był większy niż dopuszczalne 11,5 tony, liczby pojazdów przekraczających dopuszczalne obciążenie 40 ton oraz liczby pojazdów, dla których obciążenia przekraczały

⁷⁹ Specyfikacja Istotnych warunków zamówienia na wykonanie zadania pn. „Budowa miejsc do ważenia pojazdów (wagi preselekcyjne) w wybranych lokalizacjach w granicach administracyjnych miasta Szczecin wjazd/wyjazd/do/z miasta”.

⁸⁰ Laboratorium Drogowe w Szczecinie opracowało opinię geotechniczną.

⁸¹ Laboratorium Drogowe w Szczecinie opracowało opinię na temat nośności ulic w Mieście.

⁸² Zakres funkcjonalny systemu preselekcji obejmował przegląd i zdalną konfigurację komponentów sterowników WIM, prezentowanie i interpretację zagregowanych danych ze sterowników, centralne zarządzanie bazą użytkowników mających dostęp do zebranych danych.

⁸³ Sekcja zawierała dane wszystkich użytkowników systemu, w tym inspektorów WITD.

⁸⁴ Sekcja zawierała informacje na temat istniejących urządzeń i usług systemu preselekcji oraz pozwalała na diagnozę stanu poszczególnych instalacji.

⁸⁵ Sekcja zawierała informacje o pojazdach zarejestrowanych przez stacje ważenia w ruchu, w tym dane z punktu pomiarowego: nacisk poszczególnych kół i osi, łącznie naciski wszystkich osi, rozstaw osi pojazdu, całkowita masa pojazdu, długość pojazdu, przekroczenie dopuszczalnego nacisku osi i grupy osi oraz masy własnej pojazdu lub zespołu pojazdów, maksymalna dopuszczalna masa całkowita pojazdu, prędkość pojazdu, pas ruchu i kierunek ruchu, klasyfikacja pojazdu, kolejny numer pojazdu, numer rejestracyjny pojazdu, marka pojazdu, kolor pojazdu, data i godzina przejazdu, zdjęcie pojazdu i tablicy. W zakładce tej rejestrowano też dane przejazdów pojazdów przeciążonych (m.in. przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi, grup osi i masy całkowitej, zdjęcia pojazdu).

⁸⁶ Sekcja umożliwiała generowanie listy raportów zawierających m.in. liczbę pojazdów w układzie dziennym lub miesięcznym.

dopuszczalną ładowność 3,5 tony⁸⁷. Dane te były źródłem informacji dla celów statystycznych, przekazywanych również Prezydentowi Miasta Szczecin.

(akta kontroli str. 521-536)

Bieżące utrzymanie systemu preselekcji wagowej prowadzone było przez wykonawcę systemu, na podstawie umowy⁸⁸, w ramach 60 miesięcznej rękojmi za wady przedmiotu umowy. W związku z wykrytą przez wykonawcę usterką systemu⁸⁹ w ciągu ul. Gdańskiej, wagi przy tej ulicy zostały wyłączone z użytkowania od grudnia 2019 do 20 lutego 2020 r.

Do czasu zakończenia kontroli NIK Zarząd nie otrzymywał zgłoszeń o błędach w funkcjonowaniu systemu. Uwagi WITD dotyczące funkcjonowania systemu (w tym w funkcjonalności wyszukiwania według numeru pojazdu, jego błędnych wskazań w zakresie pomiaru nacisku), były przekazywane bezpośrednio wykonawcy systemu oraz zostały przekazane Prezydentowi Miasta.

(akta kontroli str. 126-149, 390, 416, 536, 708-725)

2.6 W badanym okresie w Mieście znajdował się jeden punkt dostosowany do kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków na osie. Punkt znajdował się przy ul. Szosa Stargardzka, przy drodze krajowej nr 10, w kierunku wyjazdowym, przy odcinku drogi dwujezdniowej. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne pasy włączenia i wyłączenia do/z ul. Szosa Stargardzka⁹⁰. W punkcie kontroli wagowej znajdowała się wbudowana wnęka wagowa⁹¹ dostosowana do przeprowadzania kontroli ważeniowych przenośnymi wagami przeznaczanymi do pomiarów statycznych⁹². Punkt został oddany do użytku w lipcu 2013 r., wysokość nakładów poniesionych na jego budowę wyniosła 965 402 zł. Zarząd na bieżąco monitorował stan techniczny punktu kontroli wagowej.

(akta kontroli str. 340, 342-344)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *Punkt ważenia pojazdów jest jedynym tego typu miejscem na terenie całego miasta Szczecin. Powyższe oraz fakt, że infrastruktura drogowa w mieście obecnie pozwala na wyjazd/wjazd z/do miasta z wielu kierunków generuje możliwość ominięcia punktu (...). W latach kiedy zlecono opracowanie dokumentacji projektowej dotyczącej budowy punktu do ważenia pojazdów oraz kiedy realizowano zadanie w terenie droga krajowa 10 w ciągu ul. Szosa Stargardzka pokrywała się z drogą krajową nr 3, co stanowiło, że lokalizacja punktu (...) była zasadna z uwagi na główny szlak komunikacyjny przebiegający po przedmiotowej drodze.*

(akta kontroli str. 388, 401-402)

Uzgodnienia lokalizacji i warunków technicznych miejsca kontroli pojazdów były zawarte w dokumentacji projektowej pn. „Projekt budowy parkingu dla potrzeb Inspekcji Transportu Drogowego w ciągu ul. Szosa Stargardzka w Szczecinie”.

⁸⁷ W 2018 r. w liczbie 31,8 mln przejazdów zarejestrowanych przez system wag preselekcyjnych zlokalizowanych na obszarze miasta Szczecina, odnotowano łącznie 88 091 pojazdów, których nacisk na oś był większy niż dopuszczalne 11,5 t, 76 223 pojazdów przekraczających dopuszczalne obciążenie 40 t. Odnotowano również 112 901 pojazdów dla których obciążenia przekraczały dopuszczalną ładowność 3,5 t. W 2019 r. w liczbie 31,1 mln przejazdów zarejestrowanych przez system wag preselekcyjnych zlokalizowanych na obszarze miasta Szczecina, odnotowano łącznie 83 072 pojazdów, których nacisk na oś był większy niż dopuszczalne 11,5 t, 75 499 pojazdów przekraczających dopuszczalne obciążenie 40 t. Odnotowano również 104 969 pojazdów dla których obciążenia przekraczały dopuszczalną ładowność 3,5 t. W I kwartale 2020 r. w liczbie 5,3 mln przejazdów zarejestrowanych przez system wag preselekcyjnych zlokalizowanych na obszarze miasta Szczecina, odnotowano łącznie 11 970 pojazdów, których nacisk na oś był większy niż dopuszczalne 11,5 t, 2 973 pojazdów przekraczających dopuszczalne obciążenie 40 t. Odnotowano również 17 448 pojazdów dla których obciążenia przekraczały dopuszczalną ładowność 3,5 t.

⁸⁸ Umowa nr ZDTiM-123/2016 z 29.07.2016 r.

⁸⁹ Związana z awarią komputerów systemu wag preselekcyjnych.

⁹⁰ Łączna powierzchnia parkingu wraz z pasami włączenia i wyłączenia, nawierzchnią pobocza i ciągu pieszego wyniosła 1830 m².

⁹¹ O głębokości 38 mm.

⁹² Tj. wagi typu SAW 10C/III.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „Zarząd (...) nie posiada dokumentacji uzgodnienia lokalizacji miejsca kontroli pojazdów (...). Dokumentacja projektowa dotycząca zadania pn. „Projekt budowy parkingu dla potrzeb Inspekcji Transportu Drogowego w ciągu ul. Szosa Stargardzka w Szczecinie” opracowywana była na podstawie umowy z dnia 08.04.2009 r. Dokumentacja w postaci pism z lat 2009 – 2010 uległa brakowaniu za zgodą Archiwum Państwowego w Szczecinie (...).”

(akta kontroli str. 10, 340-341)

Dyrektor Zarządu w sprawie oceny Zarządu czy liczba posiadanych miejsc kontroli pojazdów jest wystarczająca do wykonywania kontroli ważeńowych wyjaśnił, że w opinii Zarządu (...) właściwym do określenia odpowiedniej ilości miejsc do ważenia pojazdów niezbędnej do skutecznego wykonywania kontroli jest Wojewódzki Zachodniopomorski Inspektor Transportu Drogowego.

(akta kontroli str. 478, 726-727)

2.7 Lokalizacja miejsca kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie przy ul. Szosa Stargardzka w stosunku do wag preselekcyjnych umożliwiała ominięcie tego punktu. Punkt kontroli pojazdów był zlokalizowany w odległości około 12 km od wagi preselekcyjnej zlokalizowanej w ciągu ul. Gdańskiej⁹³, w odległości około 14 km od wagi zlokalizowanej w ciągu ul. F. Krygiera⁹⁴, w odległości około 28 km od wagi zlokalizowanej w ciągu ul. Cukrowej⁹⁵. Waga preselekcyjna w ciągu ul. E. Zegadłowicza zlokalizowana była w odległości około 27 km od punktu kontroli pojazdów, w przypadku przejazdu pojazdu przez Miasto i jego obiekty mostowe⁹⁶ lub w odległości około 42 km – w przypadku przejazdu przez autostradę A6⁹⁷.

(akta kontroli str. 127, 342-343, 351)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) Wygospodarowanie odpowiedniego terenu z uwagi na wymagania dotyczące systemów preselekcji oraz wymagania związane z punktami ważenia pojazdów, które mają związek zarówno z płynnością prowadzonego ruchu drogowego jak i koniecznością zagospodarowania powierzchnią w ciasnej zabudowie miejskiej jest niezmiernie trudne. Ponadto informuję, że pojazd ciężarowy wjeżdżając do miasta od strony Stargardu mając punkt docelowy w zachodniej części miasta (lewy brzeg rzeki) nie ma możliwości ominięcia wagi preselekcyjnej. To samo dotyczy pojazdów przemieszczających się w drugą stronę.

(akta kontroli str. 388, 401-402)

2.8 W 2019 r. rozpoczęto na obszarze gminy Police położonej w bezpośrednim sąsiedztwie Miasta, realizację projektu obejmującego budowę zintegrowanego kompleksu petrochemicznego. Na kompleks będą składały się instalacje do produkcji propylenu i polipropylenu oraz infrastruktura logistyczna obejmująca m.in. gazoport w Policach.

Dyrektor Zarządu w sprawie działań podejmowanych w celu ochrony dróg i ograniczenia skutków ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych w związku z ww. inwestycją wyjaśnił, że Zarząd nie uczestniczył w działaniach związanych

⁹³ Droga krajowa nr 10 (ul. Gdańska, most im. Pionierów Miasta Szczecin, ul. Eskadrowa, ul. Hangarowa, ul. Struga, ul. Zwierzyniecka, ul. Szosa Stargardzka).

⁹⁴ Droga krajowa na 31 (ul. F. Krygiera), droga powiatowa (ul. Granitowa, rondo Ulanów Podolskich, ul. Batalionów Chłopskich, ul. Gryfińska), droga krajowa nr 10 (ul. Zwierzyniecka, ul. Szosa Stargardzka).

⁹⁵ Droga krajowa nr 13 (ul. Cukrowa), autostrada A6, droga krajowa nr 10 (ul. Szosa Stargardzka).

⁹⁶ Droga wojewódzka nr 115 (ul. Zegadłowicza, al. Wojska Polskiego, plac Szarych Szeregów, ul. Piłsudskiego, plac Odrodzenia, plac Grunwaldzki, plac Rodła, ul. Matejki, plac Żołnierza Polskiego, Trasa Zamkowa im. Piotra Zaremby) droga krajowa nr 10 (ul. Gdańska, most im. Pionierów Miasta Szczecin, ul. Eskadrowa, ul. Hangarowa, ul. Struga, ul. Zwierzyniecka, ul. Szosa Stargardzka).

⁹⁷ Droga wojewódzka nr 115 (ul. Zegadłowicza, al. Wojska Polskiego), droga powiatowa (ul. Szafera, ul. Szeroka, ul. Sosabowskiego, ul. Taczaka, ul. Derdowskiego) droga krajowa nr 10 (rondo Gierosa), droga powiatowa (ul. Europejska, ul. Krakowska) droga krajowa nr 13 (rondo Uniwersyteckie, ul. Południowa, rondo Hakena, ul. Krygiera, ul. Cukrowa) autostrada A6, droga krajowa nr 10 (ul. Szosa Stargardzka).

z realizowaną (...) inwestycją (...), nie zawierał umów/porozumień ustalających zasady korzystania z dróg lub umów/porozumień związanych z odbudową zniszczeń i uszkodzeń infrastruktury drogowej miasta w związku z (...) inwestycją oraz nie prowadzi korespondencji w zakresie korzystania z dróg położonych w granicach miasta z inwestorem lub innymi podmiotami w związku z (...) inwestycją i nie opiniował zmian w organizacji ruchu w związku z (...) inwestycją. Jednocześnie ponownie informuję (...), że degradacja drogi następuje nie tylko w przypadku ruchu pojazdów ciężarowych przeciążonych lecz jest konsekwencją ruchu wszelkich pojazdów poruszających się po drogach publicznych (...). Rzeczą niemożliwą jest udowodnienie, że wykryte na drodze uszkodzenie powstało w wyniku przejazdu pojazdu przeciążonego (...).

(akta kontroli str. 406, 802-803)

Prezydent Miasta w piśmie z 14 stycznia 2019 r. skierowanym do Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego⁹⁸ wskazał, że ww. inwestycja spowoduje znaczne zwiększenie ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych przez układ drogowy Gminy Miasto Szczecin. Zwrócił się m.in. o wskazanie planowanych przez WITD przedsięwzięć skutkujących spadkiem liczby pojazdów ponadnormatywnych poruszających się po terenie administracyjnym Gminy Miasto Szczecin. Wojewódzki Inspektor w odpowiedzi na ww. pismo wskazał m.in., że na terenie Miasta istnieje tylko jedno stanowisko umożliwiające przeprowadzenie kontroli ważeniowych co w praktyce sprowadza się do możliwości wykorzystywania w ograniczonym zakresie wskazań punktu preselekcji w ciągu ul. Gdańskiej – wyjazd. Wyjaśnił, że przewiduje zwiększenie częstotliwości mobilnych patroli pojazdów WITD.

(akta kontroli str. 717-721)

W badanym okresie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie prowadziła inwestycję przebudowy węzła autostrady A6 „Szczecin Kijewo”. Zarząd opiniował projekt tymczasowej organizacji ruchu dotyczący inwestycji. Zmiany polegały na przeniesieniu ruchu z jezdni północnej prowadzącej do miasta na jezdnię południową (wyjazd z miasta) celem prowadzenia ruchu dwukierunkowego wyłącznie na jezdni, zapewniając ciągłość ruchu w rejonie prac objętych inwestycją. Zmiany dotyczyły również ograniczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów w rejonie objętym pracami.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *inwestycja (...) prowadzona jest w rejonie „węzła Kijewo” tj. w sieci dróg krajowych i z uwagi na ich kategorię i przebieg nie ma konieczności wprowadzania ograniczeń w ruchu. (...)*

(akta kontroli str. 406, 802-803)

2.9 Zarząd nie prowadził ewidencji finansowo-księgowej w sposób umożliwiający wyodrębnienie kosztów, jakie zostały poniesione na naprawy dróg przeprowadzone w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych. ZDiTM nie identyfikował szkód powodowanych w infrastrukturze drogowej przez pojazdy przeciążone.

(akta kontroli str. 11-12, 352-355)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *nie jest możliwe udowodnienie, że wykryte na drodze uszkodzenie powstało w wyniku przejazdu przeciążonego, tym bardziej niemożliwe jest wskazanie konkretnego pojazdu, w związku z czym prowadzenie ewidencji finansowo-księgowej w sposób wyodrębniający koszty poniesione na naprawy dróg w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych jest niemożliwe. (...)* Z uwagi na brak możliwości udowodnienia, że wykryte na drodze uszkodzenie powstało w wyniku przejazdu pojazdu przeciążonego, nie ma możliwości dochodzenia należności z tytułu szkód w infrastrukturze drogowej spowodowanych przejazdem

⁹⁸ Dalej: Wojewódzkiego Inspektora.

pojazdów przeciążonych. (...) Zarząd wykonuje kompleksowe remonty polegające na wymianie nawierzchni na najbardziej zdegradowanych ulicach Miasta. O przyznanie środków na ten cel wnioskuje ZDiTM. Ostateczną decyzję podejmuje jako jednostka nadrzędna Urząd Miasta Szczecin. Wnioskowana przez Zarząd wysokość środków finansowych określana jest poprzez kalkulację szacunkową na podstawie obowiązujących cen rynkowych oraz w oparciu o ceny bieżącego utrzymania”.

(akta kontroli str. 11-12, 354)

2.10 W badanym okresie Zarząd nie otrzymał z WITD środków finansowych z tytułu kar nałożonych za przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej pojazdów ciężarowych poruszających się po terenie Miasta. Środki te były przekazywane na rachunek Urzędu Miasta Szczecin. W badanym okresie Urząd Miasta Szczecin otrzymał łącznie 23 817 zł, w tym 20 196 zł w 2018 r., 3 621 w 2019 r.

(akta kontroli str.10, 340, 486-489, 495)

2.11 Zarząd, zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane⁹⁹, przeprowadzał roczne i pięcioletnie okresowe kontrole dróg, w ciągu których zlokalizowane były wagi preselekcyjne oraz punkt kontroli wagowej. W ramach przeglądów rocznych i pięcioletnich uwzględniano stan nawierzchni z uwzględnieniem czynnika natężenia ruchu pojazdów ciężarowych. Zarząd nie wdrożył regulacji wewnętrznych dotyczących okresowych kontroli dróg, w tym procedur regulujących częstotliwość wykonywania objazdów dróg.

(akta kontroli str. 15, 333-339, 830)

2.12 Zarząd był użytkownikiem systemu dynamicznej koordynacji ruchowej¹⁰⁰ oraz Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską¹⁰¹. Zastosowanie CSZKM¹⁰² pozwoliło m.in. na wdrożenie systemu monitorowania i zarządzania środkami transportu publicznego. Systemy nie były wykorzystywane do generowania danych liczbowych o przejazdach pojazdów ciężarowych. Dane liczbowe dotyczące przejazdów ciężarowych były generowane przez system wag preselekcyjnych, co zostało opisane w części 2.5 wystąpienia.

(akta kontroli str. 391-392, 542)

2.13 Zarząd otrzymał 2 grudnia 2019 r. pismo Wojewódzkiego Inspektora z wnioskiem dotyczącym wykonania modernizacji wnętrza wagowej w punkcie kontroli przy ul. Szosa Stargardzka, w związku z doposażeniem Inspektoratu w pojazdy z wagami¹⁰³. Wojewódzki Inspektor wnioskował o dostosowanie do końca I półrocza 2020 r. miejsca kontroli do ważenia pojazdów z użyciem dwóch typów urządzeń¹⁰⁴. W toku kontroli Zarząd przygotowywał dokumenty do wszczęcia procedury wyłonienia wykonawcy dokumentacji projektowej dotyczącej modernizacji tego stanowiska.

(akta kontroli str. 341, 344-349)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) w związku z pismem Wojewódzkiego Inspektora (...) wszczął procedurę wyłonienia wykonawcy, którego zadaniem będzie opracowanie dokumentacji projektowej (...). Przewidywany termin opracowania dokumentacji (...) to grudzień 2020 r.

(akta kontroli str. 402-403)

⁹⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1186 ze zm.

¹⁰⁰ System wykorzystywany był na czterech skrzyżowaniach ul. Struga.

¹⁰¹ System ten został wdrożony w ramach projektu „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych”, którego głównym celem było usprawnienie zarządzania ruchem poprzez wdrożenie na poziomie regionalnym Inteligentnych Systemów Transportowych; dalej: CSZKM.

¹⁰² W skład CSZKM wchodzi następujące podsystemy: system zarządzania flotą, moduł rozliczeń operatorskich, system biletu elektronicznego, system zliczania potoków pasażerskich, system dynamicznej informacji pasażerskiej, system monitoringu wizyjnego w pojazdach, system lokalizacji i monitoringu pojazdów technicznych obsługujących „Akcję Zima”, system transportu na żądanie, system optymalizacji sieci.

¹⁰³ W ramach projektu pn. „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” zaplanowane zostało doposażenie WITD w cztery pojazdy z wagami.

¹⁰⁴ Tj. do wag przenośnych do pomiarów statycznych oraz wag przenośnych do pomiarów dynamicznych.

W okresie objętym kontrolą Zarząd trzykrotnie wnioskował o podjęcie działań kontrolnych w określonych rejonach Miasta¹⁰⁵ w związku ze zgłoszeniami mieszkańców dotyczącymi niszczenia oraz zanieczyszczenia dróg przez pojazdy ciężarowe. WITD przekazywał Zarządowi informacje z przeprowadzonych kontroli¹⁰⁶.

(akta kontroli str. 393-400)

Na podstawie umowy nr 25/DO/2018 z 19 grudnia 2017 r. Zarząd przekazał cztery przenośne urządzenia do wykonywania statycznych kontroli ważeńiowych. Zarząd otrzymywał z WITD miesięczne sprawozdania, z wyjątkiem sprawozdań za styczeń i luty 2018 r. oraz wrzesień 2019 r., z liczby przeprowadzonych kontroli pojazdów w miejscu ważenia pojazdów przy ul. Szosa Stargardzka. Zarząd podejmował działania związane z przekazaniem danych za ww. miesiące. Z przekazanych sprawozdań wynikało, że WITD wykonywał, co najmniej jeden raz w tygodniu, kontrole pojazdów z wyjątkiem okresu zimowego (ze względu na panujące warunki atmosferyczne).

(akta kontroli str. 497-520, 540-541, 596-520)

Zarząd nie przekazywał WITD danych określających trasy przejazdu pojazdów w kierunku miejsca kontroli pojazdów. ZDiTM nie zwracał się do WITD z zapytaniami o zapotrzebowania na nowe miejsca kontroli i wagi preselekcyjne.

(akta kontroli str. 393)

W badanym okresie Zarząd zwracał się do Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta o zmianę oznakowania stałej organizacji, w tym ruchu ograniczającego nośność obiektów inżynierskich nad kanałem Zielonym oraz nad rzeką Płonią, o zmianę oznakowania parkingu przy ul. Struga, o ustawienie znaków ograniczenia prędkości na ul. Tczewskiej. Wydział Gospodarki Komunalnej sporządzał projekty stałej organizacji ruchu uwzględniające wnioski Zarządu.

(akta kontroli str. 543, 548-551, 557, 569, 577, 587, 597)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd nie podjął efektywnych działań w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przeznaczonej do kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie na obszarze Miasta. W badanym okresie funkcjonowało tylko jedno miejsce do kontroli pojazdów, które zlokalizowane było w znacznej odległości od czterech punktów preselekcji wagowej (od 12 do 42 km). Zgodnie z § 4 pkt 1 ppkt 20 Statutu Zarządu oraz § 26 pkt 21 ppkt 9 regulaminu organizacyjnego Zarządu, do zadań Zarządu należy budowa, przebudowa, remont i utrzymanie miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 16-60)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *Zarząd (...) nie posiada możliwości prawnych oraz finansowych do podejmowania działań polegających na samodzielnej realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Zgodnie ze statutem Zarząd jest jednostką budżetową podlegającą bezpośrednio pod Urząd Miasta Szczecin. W związku z powyższym Zarząd (...) w ramach swoich kompetencji dokłada wszelkich starań opiniując dokumentację projektowe dotyczące realizowanych przez Urząd Miasta inwestycji*

¹⁰⁵ W dniu 3.07.2018 r. o podjęcie kontroli w rejonach ulic Batalionów Chłopskich, Granitowej, Metalowej, Dmowskiego, w dniu 11.10.2019 r. o podjęcie kontroli w rejonie ul. Inwalidzkiej oraz w dniu 16.03.2020 r. w rejonie ul. Zbójnickiej.

¹⁰⁶ W wyniku kontroli przeprowadzonych w rejonach ul. Batalionów Chłopskich, Granitowej, Metalowej, Dmowskiego inspektorzy WITD nałożyli 7 mandatów na łączną kwotę 3 500 zł. W wyniku kontroli przeprowadzonych w rejonie ul. Inwalidzkiej ujawniono jedno wykroczenie i nałożono mandat karny w wysokości 500 zł, w wyniku kontroli w rejonie ul. Zbójnickiej nie ujawniono żadnych pojazdów naruszających przepisy.

aby zwrócić uwagę na konieczność ujęcia w dokumentacji projektowej miejsc do kontroli wagowej pojazdów.

(akta kontroli str. 842, 860-861)

2. Zarząd nie podjął działań w celu pozyskiwania informacji o niewłaściwym działaniu systemu preselekcji wagowej. W związku z tym nie posiadał wiedzy o problemach dotyczących funkcjonowania systemu preselekcji, w tym ograniczeń w możliwości zidentyfikowania pojazdu w ruchu drogowym według numeru rejestracyjnego pojazdu odnotowanego w systemie oraz błędnych wskazaniach w zakresie pomiaru nacisku na oś.

(akta kontroli str. 416, 536, 708-725)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) Zarząd (...) z uwagi na brak monitoringu od użytkownika tj. Wojewódzkiego Inspektora nie miał podstaw do podejmowania działań związanych z zaistniałą sytuacją i nie posiada wiedzy dlaczego użytkownik nie informował bezpośrednio Zarządu jako właściciela systemu wag preselekcyjnych.

(akta kontroli str. 860-861)

3. Zarząd nie podjął skutecznych działań w celu zapobieżenia wydłużenia terminu zmodernizowania wnęki wagowej w miejscu ważenia pojazdów przy ul. Szosa Stargardzka. Pismo Wojewódzkiego Inspektora z wnioskiem o wykonanie modernizacji wnęki wagowej do końca I półrocza 2020 r., wpłynęło 2 grudnia 2019 r. Modernizacja miała na celu umożliwienie ważenia pojazdów z użyciem dwóch typów urządzeń ważących¹⁰⁷. Zarząd od grudnia 2019 r. do dnia zakończenia kontroli¹⁰⁸ nie wykonał modernizacji wnęki wagowej, a przewidywany termin wykonania dokumentacji projektowej tego zadania określono na grudzień 2020 r.

(akta kontroli str. 344-349)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że Zarząd wszczął procedurę wyłonienia wykonawcy, którego zadaniem będzie opracowanie dokumentacji projektowej dotyczącej modernizacji stanowiska kontrolnego w ciągu ul. Szosa Stargardzka. Przewidywany termin opracowania dokumentacji projektowej: grudzień 2020 r. Po otrzymaniu kompletnej dokumentacji projektowej oraz po zabezpieczeniu środków finansowych na realizację zadania możliwe będzie określenie przybliżonego terminu realizacji zadania i oddania punktu wagowego do użytku.

(akta kontroli str. 550-551, 839-840)

4. Zarząd w przypadku sześciu zmian w organizacji ruchu (na 12 zbadanych) wprowadził zmiany z opóźnieniem:

- projekt stałej organizacji ruchu ul. Nurkowej¹⁰⁹ z terminem wprowadzenia nie później niż do 30.06.2018 r. wprowadzono 12.11.2018 r., tj. z 4 miesiące i 12 dni po terminie,
- projekt stałej organizacji ruchu ul. Zbójnickiej¹¹⁰ z terminem wprowadzenia nie później niż do 31.08.2018 r., wprowadzono 26.11.2018 r., tj. 2 miesiące i 26 dni po terminie,
- projekt stałej organizacji ruchu ul. Dożynkowej¹¹¹ z terminem wprowadzenia nie później niż do 30.06.2018 r., wprowadzono 26.11.2018 r., tj. 4 miesiące i 25 dni po terminie,

¹⁰⁷ Tj. do wag przenośnych do pomiarów statycznych oraz wag przenośnych do pomiarów dynamicznych.

¹⁰⁸ Tj. 19.06.2020 r.

¹⁰⁹ Zatwierdzony 19.12.2017 r., numer S-161/2017.

¹¹⁰ Zatwierdzony 17.07.2018 r. numer S-090/2018.

¹¹¹ Zatwierdzony 17.04.2018 r. numer S-056/2018.

- projekt stałej organizacji ruchu parkingu przy ul. Struga¹¹² z terminem wprowadzenia nie później niż do 31.03.2019 r., wprowadzono 23.10.2019 r., tj. 6 miesięcy i 23 dni po terminie,
- projekt stałej organizacji ruchu skrzyżowania ul. Tczewskiej z ul. Goleniowską¹¹³ z terminem wprowadzenia nie później niż do 30.04.2018 r., wprowadzono 12.12.2018 r., tj. 7 miesięcy i 12 dni po terminie,
- projekt stałej organizacji ruchu ul. Walecznych¹¹⁴ z terminem wprowadzenia nie później niż do 30.04.2018 r., wprowadzono 27.11.2018 r., tj. 6 miesięcy i 27 dni po terminie.
(akta kontroli str. 548-599)

Dyrektor wyjaśnił, że (...) Zarząd został powołany przede wszystkim do wykonywania prac związanych z bieżącym utrzymaniem pasa drogowego dróg publicznych (...) miasta Szczecin, w tym bieżącego oznakowania pionowego i poziomego. W związku z powyższym w pierwszej kolejności Zarząd zabezpiecza środki finansowe na pokrycie prac związanych z likwidowaniem skutków zdarzeń drogowych oraz bieżącą wymianą znaków (...). Prace te są niezbędne do utrzymania ciągłości bezpieczeństwa ruchu drogowego (...). (...) Niewykorzystane środki finansowe na naprawy uszkodzeń mogą w drugiej kolejności zostać wykorzystane na inne cele m.in. wprowadzenie nowych stałych organizacji ruchu. Zarządzający Ruchem Miasta Szczecin przekazując projekty stałych organizacji ruchu do wprowadzenia, nie uzgadnia z Zarządem możliwości finansowych oraz zdolności wykonawczych związanych z ich wprowadzeniem. (...) Narzucone krótkie terminy wprowadzenia jak i brak środków finansowych nie dają możliwości prawidłowego rozplanowania prac. (...) Zarząd nie posiada wiedzy na temat ilości oraz wielkości nowych organizacji ruchu planowanych do wprowadzenia przez Zarządzającego Ruchem w danym roku. (...)

(akta kontroli str. 483, 611-612)

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd podejmował działania chroniące infrastrukturę Miasta przed ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych, poprzez m.in. opiniowanie projektów organizacji ruchu wprowadzających ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, wnoszenie uwag do dokumentacji projektowej drogowych zadań inwestycyjnych oraz realizowanie zadań remontowych w Mieście wprowadzających strefy ograniczonej prędkości. W celu eliminacji z ruchu drogowego ciężarowych pojazdów przeciążonych z obszaru Miasta, Zarząd przekazał WITD cztery przenośne urządzenia do wykonywania statycznych kontroli ważeńiowych oraz zapewnił inspektorom WITD dostęp do odczytów z systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów. Zarząd nie uzgodnił lokalizacji wag preselekcyjnych z WITD. Na obszarze Miasta znajdowało się tylko jedno miejsce przeznaczone do kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie, które było zlokalizowane w znacznej odległości od punktów preselekcji wagowej. Zarząd rzetelnie przeprowadzał roczne i pięcioletnie okresowe kontrole dróg, w ciągu których zlokalizowane były wagi preselekcyjne oraz miejsce kontroli wagowej. ZDiTM zrealizował zadania remontowe, które miały wpływ na ruch pojazdów ciężarowych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły niepodjęcia efektywnych działań w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przeznaczonej do kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie na obszarze Miasta, niepozyskiwaniu informacji o działaniu systemu preselekcji wagowej, a także wydłużonego terminu wykonania modernizacji wnętrza wagowej w miejscu kontroli ważenia pojazdów przy ul. Szosa Stargardzka. Ponadto Zarząd dokonywał z opóźnieniem (do ponad sześciu miesięcy) zmian w organizacji ruchu na obszarze Miasta.

¹¹² Zatwierdzony 7.02.2019 r. r. numer S-015/2019.

¹¹³ Zatwierdzony 17.01.2018 r. r. numer S-013/2018.

¹¹⁴ Zatwierdzony 17.01.2018 r. r. numer S-014/2018.

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 wnioski:

Wnioski

1. Podjęcie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przeznaczonej do kontroli pojazdów w zakresie masy i nacisków na osie na obszarze Miasta.
2. Pozyskiwanie i przeprowadzanie analizy informacji o działaniu systemu preselekcji wagowej.
3. Przyspieszenie wykonania modernizacji wnętrza wagowej w miejscu kontroli ważenia pojazdów przy ul. Szosa Stargardzka.
4. Wprowadzanie zmian w organizacji ruchu w terminach przewidzianych zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli 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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie. 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 wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków 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.

Szczecin, 30 czerwca 2020 r.

Kontroler
Ewelina Czerepska
specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis