



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA.410.009.04.2022

Piotr Wójcik
Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji
w Radomiu

ul. Traugutta 30/30A
26-610 Radom

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/087 – Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62
lwa@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu ¹ , ul. Traugutta 30/30A, 26-610 Radom.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Wójcik, Dyrektor MZDiK od 6 października 2016 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.2. Przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.
Okres objęty kontrolą	2019-2022 (I kwartał), 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 ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	<ol style="list-style-type: none">1. Kamila Kucharska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/74/2022 z 6 maja 2022 r.

(akta kontroli tom I str. 1-5)

¹ Dalej także: MZDiK albo Zarząd.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

W latach 2019-2022 (I kwartał) MZDiK realizował zadania w zakresie rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, wynikające m.in. z obowiązujących w Mieście Radomiu⁴, dokumentów o charakterze strategicznym. Jednak regulacje wewnętrzne tej jednostki nie zapewniały przejrzystego podziału kompetencji i odpowiedzialności w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących infrastruktury rowerowej, co było niezgodne z zaleceniem standardu A3 określonym w załączniku do komunikatu nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych⁵. W ww. okresie Zarząd zrealizował inwestycje, w następstwie których przyrost infrastruktury rowerowej wyniósł 21,8 km.

MZDiK, w ramach przygotowania i przedsięwzięć dotyczących (wyłącznie) infrastruktury rowerowej, zgodnie z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych oraz regulacjami wewnętrznymi, przeprowadził dwa (poddane analizie) postępowania, a stwierdzona nieprawidłowość, polegająca na niezłączeniu do protokołu postępowania zawartej umowy (art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁶), nie miała wpływu na udzielenie zamówienia. Zarząd sprawował rzetelny nadzór nad realizacją ww. przedsięwzięć oraz rozliczył je zgodnie z zawartymi umowami. Stan techniczny powstałej w wyniku realizacji tych inwestycji infrastruktury rowerowej był należyty, a oznakowanie zgodne z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.

Zarząd podejmował działania mające na celu utrzymanie infrastruktury rowerowej w należyтым stanie, przeprowadzając przede wszystkim remonty częściowe ubytków nawierzchni. Uwzględniał przy tym potrzeby remontowe, zidentyfikowane w trakcie objazdów dróg, kontroli okresowych oraz zgłoszone przez użytkowników. W działalności jednostki w tym zakresie stwierdzono jednak nieprawidłowości. W 2020 r. nie przeprowadzono rocznej okresowej kontroli stanu technicznego dróg, a dokumentacja kontroli stanu technicznego dróg (w 2021 r.) oraz dzienników objazdów dróg nie zawsze zawierała pełne lub zgodne ze stanem faktycznym informacje dotyczące infrastruktury rowerowej, m.in. w zakresie sformułowania zaleceń pokontrolnych oraz określenia terminu ich wykonania.

W poddanej (w toku kontroli NIK) oględzinom infrastrukturze rowerowej występowały miejscowe spękania oraz nierówności, które wpływały na obniżenie poziomu bezpieczeństwa dróg i pasów dla rowerów. Stwierdzono także przypadki oznakowania umieszczonego niezgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁷.

Za nieprawidłowość o charakterze systemowym NIK uznaje zatwierdzanie przez Dyrektora MZDiK lub jego zastępcę projektów organizacji ruchu, ponieważ kompetencje w tym zakresie, zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁸ należą wyłącznie do Prezydenta Miasta, jako organu zarządzającego ruchem na drogach, zatem nie mogą być wykonywane przez inne podmioty.

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

⁴ Dalej: Miasto.

⁵ Dz. Urz. Min. Fin. nr 15, poz. 84.

⁶ Dz.U. z 2021 r., poz. 1129, ze zm.; dalej: ustawa Pzp z 2019 r.

⁷ Dz.U. z 2019 r., poz. 2311, ze zm.; dalej: rozporządzenie ws. warunków technicznych dla znaków.

⁸ Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.; dalej: Prawo o ruchu drogowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

Opis stanu faktycznego

1. W latach 2019-2022 (I kwartał) zagadnienia dotyczące infrastruktury rowerowej, wskazujące m.in. na: potrzebę zwiększenia udziału roweru jako środka transportu oraz konieczność budowy systemu ścieżek rowerowych, uwzględniano w różnych obowiązujących w Mieście dokumentach strategicznych¹⁰. W większości z nich nie przypisano MZDiK zadań w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej, ani wymogów dotyczących częstotliwości i sposobu monitorowania przyjętych w tych dokumentach założeń.

Na konieczność tworzenia na terenie miasta Radomia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej wskazał Prezydent Miasta w zarządzeniu nr 4996/2014 z dnia 14 maja 2014 r., w którym zobowiązał podległe jednostki organizacyjne m.in. do uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego we wszystkich projektach inwestycji drogowych i komunalnych. Wśród nich wymieniono w szczególności: budowę wydzielonych dróg rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych, wyznaczanie pasów dla rowerów, w tym kontrapasów, uspokajanie ruchu na drogach oraz lokalizowanie przy obiektach użyteczności publicznej parkingów rowerowych lub stojaków dla rowerów.

(akta kontroli tom I str. 162-202, 206-210)

W opracowanym m.in. przez MZDiK, Planie Rozwoju Podstawowego Układu Drogowego Miasta Radomia na lata 2011-2020¹¹, wskazano na brak wydzielonych ciągów rowerowych wzdłuż ulic układu podstawowego. W 10 z 11 wyznaczonych w Planie, kluczowych dla Radomia zadań drogowych, przewidywano wprowadzenie segregacji ruchu rowerowego, budowę lub analizę możliwości budowy ciągów rowerowych albo pieszo-rowerowych. Wszystkie wyszczególnione zadania drogowe zostały zrealizowane, a w ramach tych inwestycji powstało 43,4 km infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 179-193)

Program ochrony środowiska dla miasta Radomia na lata 2021-2026 z perspektywą do roku 2030¹², zakładał m.in. realizację zadania pn. „Połączenie istniejących oraz zaplanowanie i budowa nowych ścieżek rowerowych, które stworzą funkcjonalną sieć umożliwiającą korzystanie z transportu rowerowego na terenie Radomia”¹³. Jako wskaźnik realizacji celu wyznaczono długość ścieżek rowerowych ogółem (w km), określając wartość docelową na 5 km ścieżek rocznie. Wśród podmiotów odpowiedzialnych wskazano MZDiK. Szczegółowe wymagania odnośnie terminów,

⁹ 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.

¹⁰ M.in. w: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom (uchwała nr 221/99 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 29 grudnia 1999 r. z późn. zm.); Strategii Rozwoju Miasta Radomia na lata 2008-2020 (uchwała Rady Miejskiej w Radomiu nr 371/2008 z 25 sierpnia 2008 r.); Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Radomia do roku 2030 (uchwała Rady Miejskiej w Radomiu nr XXIV/202/2019 z 26 sierpnia 2019 r.).

¹¹ Przyjętym na mocy uchwały Rady Miejskiej w Radomiu nr 231/2011 z dnia 28 listopada 2011 r. <https://bip.radom.pl/ra/rada-miejska/uchwaly/17479,Uchwala-nr-2312011-w-sprawie-przyjecia-Planu-Rozwoju-Podstawowego-Ukladu-Drogowe.html>

¹² Przyjętym na mocy uchwały Rady Miejskiej w Radomiu nr LV/487/2021 z 29.03.2021 r.

¹³ Zadanie w ramach celu szczegółowego ZH.I. Przywrócenie wartości poziomów hałasu nieprzekraczających obowiązujących wartości dopuszczalnych.

sposobu prowadzenia i dokumentowania monitoringu tego celu nie zostały określone.

(akta kontroli tom I str. 180, 194-199)

W latach 2019-2021 średnioroczny przyrost infrastruktury rowerowej wyniósł 7,3 km¹⁴, natomiast przyrost infrastruktury rowerowej w 2021 r. wyniósł 3,1 km¹⁵.

(akta kontroli tom I str. 245)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że w 2021 r. przyrost dróg dla rowerów (pieszych i rowerów) był niższy od zakładanego wskaźnika, ponieważ unieważniono przetargi na realizację trzech inwestycji, a ze względu na brak środków finansowych w tym roku inwestycje zostały przeniesione na 2022 rok i są w trakcie realizacji.

(akta kontroli tom I str. 571, 578)

2. Przy ustalaniu potrzeb w zakresie infrastruktury rowerowej, MZDiK uwzględniał wytyczne, wynikające z obowiązujących w mieście ww. dokumentów strategicznych, jak również, w miarę możliwości technicznych i finansowych, wnioski mieszkańców, dotyczące rozwoju oraz naprawy infrastruktury rowerowej. W trakcie planowania i projektowania kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym podczas przygotowań indywidualnych inwestycji, korzystano także z opinii i doświadczeń działającego na terenie Miasta stowarzyszenia, pn. Bractwo Rowerowe.

(akta kontroli tom I str. 204-244)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że Zarząd zakładał budowę infrastruktury rowerowej przy realizacji kluczowych dla miasta inwestycji drogowych. Poza nimi MZDiK realizował mniejsze zadania, także z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych. Pozwoliło to na rozwój sieci tras rowerowych w Mieście, poprzez połączenie zrealizowanych w toku kluczowych inwestycji odcinków w spójną całość. Tym samym na przełomie lat 2019-2022 sukcesywnie przybывało dróg dla rowerów na terenie miasta.

(akta kontroli tom I str. 206-208)

3. MZDiK nie opracował projektu planu rozwoju sieci drogowej, o którym mowa w art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁶ w postaci jednego dokumentu. Jako zarządca dróg na terenie Miasta, działania w zakresie rozwoju i modernizacji miejskiej sieci drogowej realizował w oparciu o obowiązujące w Mieście dokumenty strategiczne oraz plany finansowe jednostki.

(akta kontroli tom I str. 163, 173, 200-201, 567)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że w kontrolowanym okresie nie opracowano dokumentu pod nazwą projekt planu rozwoju sieci drogowej, natomiast najważniejsze dla Radomia inwestycje drogowe określał Plan Rozwoju Podstawowego Układu Drogowego miasta Radomia na lata 2011-2020. W ramach tych inwestycji przewidziano także rozbudowę infrastruktury rowerowej. Natomiast w 2021 r. wykaz dalszych potrzeb drogowych i rowerowych został zawarty w planie wydatków budżetu miasta na rok 2021.

(akta kontroli tom I str. 210)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie w MZDiK nie opracowano projektu planu rozwoju sieci drogowej w postaci jednego dokumentu, natomiast realizowano zadania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej (wynikające m.in. z dokumentów strategicznych Miasta), w wyniku których przyrost tej infrastruktury w latach 2019-2021 wyniósł 21,8 km.

¹⁴ W 2019 r. przyrost wyniósł 7,5 km, w 2020 r. – 11,2 km.

¹⁵ W tym drogi dla rowerów stanowiły 1,26 km oraz drogi dla rowerów i pieszych 1,86 km.

¹⁶ Dz. U. z 2021 r., poz. 1376, ze zm.; dalej: ustawa o drogach publicznych.

2. Przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. W zarządzie MZDiK, na 31 grudnia 2018 r., pozostawało łącznie 65,86 km infrastruktury rowerowej, w tym: 47,05 km dróg dla rowerów; 14,56 km dróg dla pieszych i rowerów oraz 4,25 km pasów ruchu dla rowerów.

W latach 2019-2022 (I kwartał) długość dróg dla rowerów wzrosła o 8,06 km (tj. o 17,13%) i wynosiła na koniec: 2019 r. – 51,80 km, 2020 r. – 53,85 km, 2021 r. oraz w I kwartale 2022 r. – 55,11 km. Długość dróg dla pieszych i rowerów wzrosła o 13,79 km (tj. o 94,71%) i wynosiła na koniec: 2019 r. – 17,33 km, 2020 r. – 26,49 km, 2021 r. oraz w I kwartale 2022 r. – 28,35 km. Liczba stref ograniczonej prędkości do 30 km/h wzrosła z 23 km na koniec 2018 r. do 28 km na 31 marca 2022 r. W tym czasie bez zmian pozostawała długość pasów ruchu dla rowerów i wynosiła 4,25 km, w tym kontrapasy stanowiły 95,5% – tj. 4,06 km, funkcjonowało jedno miejsce obsługi dla rowerzystów, nie było zadaszonych parkingów rowerowych.

(akta kontroli tom I str. 245)

2. W strukturze Zarządu nie wyodrębniono komórki organizacyjnej realizującej wyłącznie zadania związane z przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej infrastruktury rowerowej. Zadania te, w zależności od ich zakresu, były realizowane przez odpowiednie działy MZDiK, do kompetencji których należały zadania związane z pasem drogowym, w tym dotyczące zlokalizowanej w pasie infrastruktury rowerowej. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym¹⁷ m.in.: planowanie rozwoju sieci drogowej należało do zadań Działu Inżynierii Ruchu; przygotowywanie dokumentacji technicznych w zakresie budowy, przebudowy ulic do zadań Działu Dokumentacji; przygotowywanie (we współpracy z innymi komórkami) planów rzeczowych i finansowych w zakresie budowy nowych ulic oraz przygotowywanie dokumentów w celu zlecenia na zewnątrz budowy, przebudowy ulic i terenów zielonych w pasie drogowym do Działu Inwestycji; prowadzenie postępowań o zamówienie publiczne i przygotowywanie umów na roboty, usługi i dostawy do Działu Zamówień. Nadzór nad utrzymaniem czystości w pasach drogowych, w tym na ciągach pieszo-rowerowych oraz ścieżkach rowerowych należał do zadań Działu Czystości i Zieleni.

(akta kontroli tom I str. 19-98)

3. W MZDiK plany finansowania budowy, przebudowy, remontu i utrzymania dróg na lata 2019-2022, o których mowa w art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, nie były sporządzane w formie odrębnych dokumentów, lecz w ramach rocznych planów finansowych jednostki. Planowane na dany rok inwestycje drogowe, w ramach których powstawała także infrastruktura rowerowa lub które dotyczyły wyłącznie takiej infrastruktury, wyszczególniano w planach wydatków majątkowych. Projekty tych planów MZDiK opracowywał we współpracy z Urzędem Miejskim w Radomiu, w toku prac nad uchwałami budżetowymi miasta. Uwzględniano w nich zadania inwestycyjne ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta, projekty realizowane w ramach budżetu obywatelskiego, postulaty mieszkańców oraz stowarzyszenia Bractwo Rowerowe, a także propozycje zgłaszane przez działy merytoryczne MZDiK, m.in. na podstawie prowadzonych przeglądów i objazdów dróg. Potrzeby finansowe dla planowanych inwestycji ustalano na podstawie kosztorysów inwestorskich lub programów funkcjonalno-użytkowych.

(akta kontroli tom II str. 111-201)

¹⁷ Regulamin organizacyjny MZDiK wprowadzony zarządzeniem nr 94/NA/2017 Dyrektora MZDiK z dnia 28 czerwca 2017 r., z mocą obowiązywania od 1 lipca 2017 r. do 8 stycznia 2021 r., zastąpiony przez Regulamin organizacyjny MZDiK wprowadzony zarządzeniem nr NA/5/2021 z dnia 8 stycznia 2021 r.

W planach finansowych MZDiK¹⁸ infrastruktury rowerowej dotyczyło w: 2019 r. dziewięć zadań¹⁹, 2020 r. – osiem zadań²⁰, 2021 r. – 10 zadań²¹ oraz w 2022 r. – siedem²², z czego na dzień 31 marca 2022 r. przystąpiono do realizacji dwóch²³.

(akta kontroli tom II str. 111-116, 135-136, 155-156, 179-180, 198-199)

Zadania ujęte w planach na lata 2019-2021 zrealizowano, za wyjątkiem trzech inwestycji przyjętych do planu na rok 2021²⁴ ze względu na unieważnienie postępowań o udzielenie zamówień publicznych, ponieważ złożone oferty przewyższały środki zaplanowane przez zamawiającego na ten cel²⁵ lub podlegały odrzuceniu²⁶. Zadania te przyjęto do planu na 2022 r., zwiększając wysokość przeznaczonych środków.

(akta kontroli tom II str. 111-116)

¹⁸ Plany wydatków majątkowych, w rozdziałach klasyfikacji wydatków: 60015 - Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu, 60016 - Drogi publiczne gminne, 60017 - Drogi wewnętrzne, 90015 - Oświetlenie ulic, placów i dróg.

¹⁹ Na 35 zadań ujętych w planie pięć dotyczyło głównie infrastruktury rowerowej: 1. Ścieżka rowerowa na Glinicach; 2. Przebudowa skrzyżowania ulic Chrobrego, Struga, Pileckiego wraz ze ścieżką rowerową od ul. Zegara Słonecznego do ul. Struga; 3. Przebudowa ul. Szarych Szeregów w Radomiu w zakresie istniejącego chodnika na ciąg pieszo – rowerowy; 4. Rozwoju infrastruktury w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Gminy Miasta Radomia oraz Powiatu Radomskiego; 5. Budowa ciągu pieszo-rowerowego łączącego "Bulwary" z ul. Maratońską oraz cztery zadania drogowe uwzględniające taką infrastrukturę: 1. Przebudowa drogi krajowej nr 9 i 12 w Radomiu – ul. Wojska Polskiego i ul. Żółkiewskiego na odc. od ul. Zbrowskiego do ul. Kozienickiej wraz z przebudową ul. Zwolińskiego; 2. Trasa N-S – odc. ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego - I etap - odc. od ul. Młodzianowskiej do połączenia z projektowaną obwodnicą południową - etap II; 3. Budowa ul. Malcużyńskiego w Radomiu; 4. Rozbudowa ul. Szydłowieckiej w Radomiu wraz z infrastrukturą.

²⁰ Na 34 zadania ujęte w planie trzy dotyczyły głównie infrastruktury rowerowej: 1. Ścieżka rowerowa na Józefowie - Budżet obywatelski; 2. Rozwój infrastruktury w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Gminy Miasta Radomia oraz Powiatu Radomskiego; 3. Budowa ciągu pieszo-rowerowego łączącego "Bulwary" z ul. Maratońską oraz pięć zadań drogowych uwzględniających taką infrastrukturę: 1. Przebudowa drogi krajowej nr 9 i 12 w Radomiu – ul. Wojska Polskiego i ul. Żółkiewskiego na odc. od ul. Zbrowskiego do ul. Kozienickiej wraz z przebudową ul. Zwolińskiego; 2. Trasa N-S – odc. ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego - I etap - odc. od ul. Młodzianowskiej do połączenia z projektowaną obwodnicą południową - etap II; 3. Rozbudowa ul. Szydłowieckiej w Radomiu wraz z infrastrukturą; 4. Budowa sygnalizacji ul. Żeromskiego - ul. Czachowskiego - ul. Batorego; 5. Budowa sygnalizacji ul. Czarnieckiego - ul. Folwarczna.

²¹ Na 38 zadań ujętych w planie cztery zadania dotyczyły głównie infrastruktury rowerowej: 1. Ścieżka rowerowa na ul. Limanowskiego etap I - Budżet Obywatelski; 2. Ścieżka rowerowa na ul. Prażmowskiego - Budżet Obywatelski; 3. Budowa ścieżki rowerowej w ul. 11 Listopada od ul. Zbrowskiego do ul. Chrobrego; 4. Ścieżka rowerowa na Józefowie - etap II - Budżet Obywatelski oraz sześć zadań drogowych uwzględniających taką infrastrukturę: 1. Trasa N-S - od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego - I etap, odcinek od ul. Młodzianowskiej do połączenia z projektowaną obwodnicą południową - etap II, od ul. Żeromskiego do ul. Energetyków - etap III; 2. Rozbudowa ul. Szydłowieckiej w Radomiu wraz z infrastrukturą; 3. Przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. 25 Czerwca i ul. Żeromskiego wraz z wyznaczeniem przejazdu rowerowego - dokumentacja, wykonanie; 4. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na 2 przejściach dla pieszych w Radomiu na skrzyżowaniu ul. Czarnieckiego z ul. Zieloną na drogach nr 735 i 5313W; 5. Budowa ul. Marii Fołtyn; 6. Przebudowa ul. Żwirki i Wigury - budowa zatok postojowych, chodników i ścieżki rowerowej na odc. od ul. 11 Listopada do ogródków działkowych.

²² Na 37 zadań ujętych w planie sześć dotyczyło głównie infrastruktury rowerowej: 1. Ścieżka rowerowa na ul. Chrobrego - Budżet Obywatelski; 2. Ścieżka rowerowa na ul. Szarych Szeregów - Budżet Obywatelski; 3. Budowa ścieżki rowerowej w ul. 11 Listopada od ul. Zbrowskiego do ul. Chrobrego; 4. Budowa sygnalizacji na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów przez ul. Maratońską w rejonie skrzyżowania z ul. Podhalańską; 5. Budowa ścieżki rowerowej na ul. Limanowskiego - etap I; 6. Budowa ścieżki rowerowej na ul. Prażmowskiego - etap I oraz jedno zadanie drogowe, w którym uwzględniano taką infrastrukturę: Trasa N-S - od ul. Żeromskiego do ul. Energetyków - etap III.

²³ Umowę dotyczącą budowy ścieżki rowerowej na ul. Prażmowskiego - etap I podpisano 18 marca 2022 r. i 29 marca 2022 r. przekazano teren budowy. Umowę dotyczącą budowy ścieżki rowerowej na ul. Limanowskiego - etap I podpisano 24 marca 2022 r.

²⁴ Zadania dotyczące budowy ścieżek rowerowych: na ul. Limanowskiego etap I, na ul. Prażmowskiego oraz na ul. 11 Listopada od ul. Zbrowskiego do ul. Chrobrego.

²⁵ Zadanie pn. Ścieżka rowerowa na ul. Prażmowskiego - Budżet Obywatelski - unieważniono przetarg na realizację inwestycji z powodu zbyt wysokiej oferty.

²⁶ Zadania pn. Ścieżka rowerowa na ul. Limanowskiego etap I - Budżet Obywatelski oraz Budowa ścieżki rowerowej w ul. 11 Listopada od ul. Zbrowskiego do ul. Chrobrego – postępowania o udzielenie zamówienia zostały unieważnione, na podstawie art. 255 pkt 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, ponieważ wszystkie złożone oferty podlegały odrzuceniu.

Na realizację zadań, przedmiotem których była głównie infrastruktura rowerowa, w latach 2019-2022 (I kwartał) MZDiK zaplanował środki finansowe w łącznej wysokości 18 296,61 tys. zł, w tym w: 2019 r. – 7 572,71 tys. zł, w 2020 r. – 4 260,50 tys. zł, w 2021 r. – 2 163,40 tys. zł oraz w 2022 r. – 4 300,00 tys. zł, z czego wydatkował w: 2019 r. – 6 540,24 tys. zł (tj. 86,4%), 2020 r. – 2 593,93 tys. zł (60,9%), 2021 r. – 708,73 tys. zł (32,8%). Niepełna realizacja wydatków wynikała m.in. z niższych niż zakładano kosztów realizacji inwestycji²⁷ lub unieważnienia postępowań o udzielenie zamówień publicznych.

Środki zaplanowane na realizację infrastruktury rowerowej, w ramach inwestycji drogowych, według szacunkowych danych MZDiK²⁸, wynosiły w kontrolowanym okresie 54 256,53 tys. zł, w tym w: 2019 r. – 15 118,17 tys. zł, 2020 r. – 21 553,55 tys. zł, 2021 r. – 12 208,81 tys. zł oraz w 2022 r. – 5 376,00 tys. zł, z czego wydatkowano w: 2019 r. – 14 920,25 tys. zł (tj. 98,7%), 2020 r. – 20 877,17 tys. zł (96,9%) oraz w 2021 r. – 12 066,51 tys. zł (98,8%). W I kwartale 2022 r. nie ponoszono wydatków zaplanowanych na realizację infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 250-251)

4. W kontrolowanym okresie MZDiK realizował inwestycje drogowe, wynikające z 27 udzielonych zamówień publicznych o wartości 305 676,3 tys. zł, które obejmowały również powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 255-257)

Szczegółowym badaniem objęto dwa postępowania, przedmiotem których była wyłącznie infrastruktura rowerowa, z czego jedno²⁹ prowadzono w trybie przetargu nieograniczonego, na podstawie art. 39 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁰, a drugie³¹ w trybie podstawowym, na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy Pzp z 2019 r. Postępowania te przeprowadzono zgodnie z przepisami ww. ustaw oraz obowiązującymi zarządzeniami Dyrektora MZDiK³². Przebieg postępowań udokumentowano protokołami postępowań, których treść była zgodna z wzorami określonymi w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych odpowiednio na podstawie art. 96 ust. 5 pkt 1 ustawy Pzp z 2004 r.³³ oraz art. 80 pkt 1 ustawy Pzp z 2019 r.³⁴

(akta kontroli tom I str. 261-324)

Stanowiące przedmiot zamówień inwestycje, tj. budowa drogi dla rowerów i pieszych przy ul. Szarych Szeregów³⁵ oraz drogi dla rowerów przy ul. Aleksandrowicza³⁶, zostały zrealizowane terminowo, zgodnie z zawartymi umowami. Nadzór nad realizacją zadań sprawowali, wyznaczeni przez MZDiK,

²⁷ Np. na zadanie pn. Ścieżka rowerowa na Glinicach wydatkowano 143,0 tys. zł, tj. 60,8% z kwoty zaplanowanej na podstawie kosztorysu inwestorskiego.

²⁸ MZDiK w ramach realizowanych inwestycji drogowych nie wyodrębniało kosztów infrastruktury rowerowej, w związku z czym zaprezentowano dane szacunkowe, liczone według stosunku infrastruktury rowerowej do dróg ogółem.

²⁹ Pn.: Przebudowa ulicy Szarych Szeregów w Radomiu w zakresie przebudowy istniejącego chodnika na ciąg pieszo-jezdny.

³⁰ Dz.U. z 2019 r., poz. 1843, ze zm.; dalej: ustawa Pzp z 2004 r.

³¹ Pn.: Przebudowa ul. Aleksandrowicza w Radomiu polegająca na budowie ścieżki rowerowej.

³² Zarządzenia: nr NZ.0110.4.2017 z 4 stycznia 2017 r. w sprawie: procedury udzielania zamówień publicznych w MZDiK oraz wprowadzenia Regulaminu pracy komisji przetargowej oraz nr 25/NZ/2021 z 22 lutego 2021 r. w sprawie: Regulaminu udzielania zamówień publicznych w MZDiK i Regulaminu pracy komisji przetargowej.

³³ Protokół został sporządzony wg wzoru (ZP-PN), określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie protokołu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (Dz.U. poz.1128).

³⁴ Protokół został sporządzony wg wzoru, określonego w załączniku nr 8 do rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 18 grudnia 2020 r. w sprawie protokołów postępowania oraz dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (Dz.U. poz. 2434).

³⁵ Realizowana na podstawie umowy nr 074/JN/2019 z 30 października 2019 r., w okresie od 30 października do 10 grudnia 2019 r.

³⁶ Realizowana na podstawie umowy z dnia 8 września 2021 r., w okresie od 8 września do 8 grudnia 2021 r.

inspektorzy nadzoru, którzy dokonywali częściowych odbiorów robót. Odbiór końcowy inwestycji przeprowadziły wyznaczone przez Zamawiającego komisje³⁷, które nie stwierdziły nieprawidłowości.

Wynagrodzenie z tytułu zrealizowanych robót wyniosło dla inwestycji przy ul. Szarych Szeregów – 533,68 tys. zł (brutto) oraz przy ul. Aleksandrowicza – 542,68 tys. zł (brutto). Podstawę rozliczeń stanowiły faktury, wystawiane na podstawie potwierdzonych przez inspektora nadzoru protokołów odbioru robót oraz kosztorysów powykonawczych. Wszystkie faktury zostały sprawdzone pod względem merytorycznym, formalnym i rachunkowym oraz zatwierdzone przez Dyrektora MZDiK. Wypłatę wynagrodzeń dla wykonawców zrealizowano w terminach wynikających z umów oraz zgodnie z wystawionymi fakturami.

(akta kontroli tom I str. 325 - 396)

Wykonanie i stan techniczny zrealizowanej w ramach powyższych inwestycji infrastruktury rowerowej, potwierdzono w trakcie oględzin z udziałem powołanego przez NIK specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego, przeprowadzonych 29 czerwca 2022 r. Drogi dla rowerów zostały wykonane z nawierzchni asfaltowej (bitumicznej), a ich szerokość odpowiadała założeniom przyjętym w dokumentacji projektowej i była zgodna z wymogami określonymi w § 47 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie³⁸. Stan nawierzchni był bardzo dobry, a dla zapewnienia jego trwałości i ochrony przed wjazdem na drogę pojazdów nieuprawnionych, przy ul. Aleksandrowicza zastosowano słupki blokujące. Oznakowanie dróg było zgodne z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu³⁹. Zrealizowane odcinki łączyły się z innymi drogami dla rowerów.

(akta kontroli tom I str. 443-449, 483-495, tom II str. 260-290)

5. W kontrolowanym okresie do MZDiK wpłynęło 13 postulatów w sprawach związanych z przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie infrastruktury rowerowej, w tym pięć stanowiły sprawy skierowane do Prezydenta miasta Radomia (cztery interpelacje radnych Rady Miejskiej i jeden wniosek), które Urząd Miejski w Radomiu przekazał do MZDiK, w celu zajęcia stanowiska w sprawie lub podjęcia niezbędnych działań.

Analiza 10 spraw, w tym sześciu wniosków oraz czterech interpelacji, wykazała, że we wszystkich badanych sprawach MZDiK podjął działania w celu ich rozpatrzenia i oceny zasadności oraz terminowo poinformował wnoszących o sposobie rozpatrzenia sprawy.

Spośród sześciu wniosków trzy uznano za zasadne (w całości lub w części) i przystąpiono do realizacji postulowanych prac⁴⁰. W pozostałych trzech sprawach wnioski uznano za niezasadne i poinformowano wnoszących o przyczynach ich nieuwzględnienia⁴¹.

(akta kontroli tom I str. 397-400, 412)

³⁷ W skład każdej komisji wchodził: przedstawiciel Zamawiającego - MZDiK, inspektorzy nadzoru oraz kierownik budowy lub wykonawca.

³⁸ Dz.U. z 2016 r., poz. 124, ze zm.; dalej: rozporządzenie ws. warunków technicznych dróg.

³⁹ Przy czym koniec drogi dla rowerów przy ul. Aleksandrowicza został oznaczony znakiem C-13a, który umieszczono po lewej zamiast po prawej stronie tej drogi.

⁴⁰ W jednym przypadku (wniosek z 14 sierpnia 2019 r.) postulowaną inwestycję wpisano do planu zadań inwestycyjnych na 2020 rok i zrealizowano. W kolejnej sprawie (wniosek z 17 lutego 2020 r.) opracowano dokumentację projektową, ale ze względu na brak środków na wykup gruntów nie zrealizowano inwestycji. W trzeciej sprawie (wniosek z 22 listopada 2021 r.) wprowadzono zamiany w oznakowaniu poziomym i zobowiązano się do uwzględnienia postulatu w ramach prac projektowych w związku z planowaną budową III etapu trasy N-S.

⁴¹ M.in. w sprawie wniosku z dnia 2 sierpnia 2021 r. wskazując na niezgodność proponowanego rozwiązania (wprowadzenie kontraruchu rowerowego) z przepisami określającymi minimalną szerokość pasa ruchu ogólnego.

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

1. Regulamin Organizacyjny MZDiK oraz zakresy obowiązków pracowników nie określały wprost zadań i obowiązków związanych z przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, mimo iż Zarząd realizował zadania z tego zakresu wynikające m.in. z dokumentów strategicznych Miasta. Było to niezgodne z zaleceniem standardu A3 określonym w załączniku do komunikatu nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych.

(akta kontroli tom I str. 19-98, 138-161, tom III str. 1-129)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że zadania wykonywane są zgodnie ze Statutem⁴². MZDiK nie wyodrębnił i nie przypisał odpowiedzialnym komórkom zadań z zakresu rozwoju infrastruktury rowerowej, ponieważ odpowiednie działy realizują wszelkie zadania związane z pasem drogowym, w tym dotyczące zlokalizowanych w pasie udogodnień dla rowerzystów. Natomiast zakres działania tych działów został określony w Regulaminie Organizacyjnym.

(akta kontroli tom I str. 557, 569)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK wskazuje, że według ww. standardu struktura organizacyjna jednostki powinna być dostosowana do aktualnych celów i zadań, a zakres zadań, uprawnień i odpowiedzialności jednostek, poszczególnych komórek organizacyjnych jednostki oraz zakres podległości pracowników powinien być określony w formie pisemnej w sposób przejrzysty i spójny. Dla każdego pracownika powinien być określony aktualny zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności. Ponadto należy zauważyć, że Statut MZDiK jest dokumentem ogólnym, wskazującym podstawy prawne funkcjonowania jednostki, natomiast w Regulaminie organizacyjnym tylko w przypadku jednego Działu⁴³ przypisane zadania uwzględniają działania związane z infrastrukturą rowerową.

2. Umowa z dnia 8 września 2021 r. w sprawie zamówienia publicznego pn: Przebudowa ul. Aleksandrowicza w Radomiu polegająca na budowie ścieżki rowerowej nie została wykazana na liście załączników do protokołu postępowania⁴⁴, co było niezgodne z art. 73 ust. 1 ustawy Pzp z 2019 r.⁴⁵

(akta kontroli tom I str. 261-314)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że zawarcie umowy nie stanowi czynności w postępowaniu i umowa nie powinna być wymieniona w treści protokołu, który dokumentuje przebieg postępowania. Oryginał umowy przekazany był do Działu Księgowości, który prowadzi Centralny Rejestr Umów oraz do działu merytorycznego, który bezpośrednio realizuje umowę. Ponadto wyjaśnił, że umowa, choć niewymieniona w poz. 30, stanowi załącznik do protokołu.

(akta kontroli tom I str. 202, 204-206)

Odnosząc się do powyższego NIK wskazuje, że art. 73 ust. 1 ww. ustawy umowę w sprawie zamówienia publicznego uznaje za załącznik do protokołu, który powinien być ujęty na liście załączników.

⁴² Nadanym uchwałą nr 579/2013 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 26 sierpnia 2013 r.

⁴³ Działu Czystości i Zieleni.

⁴⁴ Nr NZ.2603.21.2021.

⁴⁵ Zgodnie ze wzorem tego dokumentu (określonym w załączniku nr 8 do rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 18 grudnia 2020 r. w sprawie protokołów postępowania oraz dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia publicznego - Dz.U. poz. 2434) w poz. 30 należy wymienić wszystkie załączniki.

3. Obowiązujące w kontrolowanym okresie projekty organizacji ruchu dotyczące wszystkich poddanych oględzinom odcinków dróg⁴⁶ zatwierdził Dyrektor lub Zastępca Dyrektora MZDiK, co było sprzeczne z art. 10 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, zarządza prezydent miasta. W § 3 ust. 1 pkt 3 (wydanego na podstawie ww. ustawy) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁴⁷, określono, iż organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem.

(akta kontroli tom II str. 207-290)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że przedmiot i zakres działania jednostki określa Statut i w § 2 wskazuje na podstawie jakich przepisów działa MZDiK, w tym m.in. ustawę o drogach publicznych (§ 2 pkt 3) oraz prawo o ruchu drogowym (§ 2 pkt 4). Do statutowego działania MZDiK, zgodnie z § 3 Statutu, należy pełnienie funkcji zarządu dróg oraz wykonywanie działań w zakresie zarządzania ruchem na drogach w granicach administracyjnych miasta Radomia. Zapisy Statutu oraz udzielone Dyrektorowi przez Prezydenta Miasta Radomia pełnomocnictwo⁴⁸ upoważniały do zarządzania ruchem na drogach, w tym do zatwierdzania projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 4, 555, 558-560)

Odnosząc się do powyższego NIK wskazuje, że zgodnie z ww. przepisami (ustawa i rozporządzenie) organem zarządzającym ruchem na drogach, umocowanym do zatwierdzania projektów organizacji ruchu jest Prezydent Miasta, a żaden z tych aktów prawnych nie przewiduje możliwości przekazania tych kompetencji na rzecz innych podmiotów. Określone w Statucie, cele i zadania zarządu drogi muszą wynikać z odpowiednich norm kompetencyjnych. Przepisy rozporządzenia ws. warunków zarządzania ruchem dopuszczają wykonywanie przez zarząd dróg, odpowiednio do kompetencji, tylko niektórych działań organizacyjno-technicznych w zakresie zarządzania ruchem. Polegają one m. in. na sporządzaniu projektów organizacji ruchu, przedstawieniu ich do załatwienia organowi zarządzającemu ruchem oraz ich opiniowaniu (jeśli nie jest on jednostką składającą projekt), a także wdrażaniu zatwierdzonych projektów. Przepisy te nie umożliwiają jednak wykonywania przez MZDiK zadań organu zarządzającego ruchem, wyszczególnionych w § 3 ww. rozporządzenia.

OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie MZDiK określał w rocznych planach wydatków majątkowych katalog inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową i kwoty przeznaczonych na ten cel środków finansowych. Większość planowanych inwestycji zrealizowano, a wykonanie środków wyniosło: 94,6% w 2019 r., 90,9% w 2020 r. oraz 88,9% w 2021 r. MZDiK przeprowadził dwa objęte badaniem zamówienia publiczne dotyczące przedsięwzięć w obszarze miejskiej infrastruktury rowerowej zgodnie z obowiązującymi przepisami, a niezłączenie umowy do protokołu postępowania, nie miało wpływu na przebieg i wynik postępowania. Przedsięwzięcia zrealizowano i rozliczono zgodnie z zawartymi umowami, a MZDiK sprawował należyty nadzór nad ich przebiegiem. Stan techniczny wykonanej infrastruktury rowerowej był należyty, oznakowanie zgodne z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Wbrew wymogom § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia ws. warunków zarządzania ruchem oraz art. 10 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, obowiązujące w kontrolowanym okresie projekty organizacji ruchu były zatwierdzane

⁴⁶ Na ul. Szarych Szeregów, ul. Aleksandrowicza oraz na drogach opisanych w Obszarze 3, pkt 2 niniejszego wystąpienia.

⁴⁷ Dz.U. z 2017 r., poz. 784; dalej: rozporządzenie ws. warunków zarządzania ruchem.

⁴⁸ Nr 477/2016 z dnia 6 października 2016 r.

przez Dyrektora MZDiK lub jego zastępcę, a nie przez Prezydenta Miasta, jako organ zarządzający ruchem. Ponadto w MZDiK nie dokonano w sposób przejrzysty podziału kompetencji i odpowiedzialności w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

OBSZAR **3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.**

Opis stanu faktycznego

1. W kontrolowanym okresie, w ramach prac na budżetem Miasta, MZDiK zgłosił do Urzędu Miejskiego w Radomiu zapotrzebowanie na utrzymanie infrastruktury drogowej⁴⁹ na: 2019 r. – 19 600,00 tys. zł, 2020 r. – 16 100,00 tys. zł, 2021 r. – 18 266,00 tys. zł oraz na 2022 r. – 22 380,00 tys. zł. W planach finansowych jednostki uwzględniono na te cele odpowiednio środki w wysokości⁵⁰: 14 716,30 tys. zł (75,1 %), 16 290,95 tys. zł (101,2 %), 15 453,02 tys. zł (84,6 %) oraz 15 261,00 tys. zł (68,2 %). Według szacunkowych danych MZDiK⁵¹ wydatki na utrzymanie infrastruktury rowerowej wyniosły w: 2019 r. – 2 691,94 tys. zł, 2020 r. – 3 534,42 tys. zł, 2021 r. – 3 306,57 tys. zł oraz w I kwartale 2022 r. – 334,63 tys. zł. Najwyższe wydatki bieżące, poniesione na powstanie lub ulepszenie pozostającej w zarządzie MZDiK infrastruktury rowerowej, dotyczyły stref ograniczonej prędkości do 30 km/h i wynosiły w: 2019 r. – 71,22 tys. zł, 2020 r. – 58,11 tys. zł oraz 2021 r. – 68,90 tys. zł.

(akta kontroli tom I str. 258-260)

2. W MZDiK ewidencję dróg prowadzono w formie elektronicznej, w systemie informatycznym MapView Desktop 3.3.39 Enterprise. Badanie szczegółowe, przeprowadzone na próbie sześciu odcinków dróg⁵² wykazało, że dla każdego z nich prowadzono książkę drogi według wzoru określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁵³. Dane dotyczące dróg dla rowerów były prezentowane w tabeli nr 8 książki drogi⁵⁴, zgodnie ze stanem faktycznym, z wyjątkiem wpisu dotyczącego odcinka o nr ewidencyjnym K0000012463011, według którego szerokość drogi dla rowerów⁵⁵ wynosi 6,0 metrów. W tabeli nr 8 nie zamieszczano wpisów dotyczących pasów ruchu dla rowerów.

(akta kontroli tom I str. 503-517)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że na mapie w programie MapView szerokość drogi dla rowerów odpowiada jej rzeczywistym wymiarom, a nieprawidłowe odzwierciedlenie w tabeli wynika prawdopodobnie z błędu skryptu oprogramowania, które nie było aktualizowane od początku zakupu, z uwagi na brak środków na ten cel.

(akta kontroli tom I str. 571, 576-577)

⁴⁹ Plany finansowe, w pozycjach klasyfikacji wydatków: rozdział 60015 § 4270, rozdział 60016 § 4270, rozdział 90003 § 4300.

⁵⁰ Wg stanu na koniec roku 2019-2021 oraz według stanu na 31 marca 2022 r.

⁵¹ W MZDiK umowy dotyczące utrzymania były zawierane na całość infrastruktury drogowej i nie wyodrębniano kosztów utrzymania infrastruktury rowerowej.

⁵² Dobranych w sposób celowy trzech odcinków o długości ok. 200 m. z drogą dla rowerów: przy ul. Grzeczmarowskiego (nr ewidencyjny: K0000012463011, odc. od ul. 1905 Roku/Dowkonta do ul. Przemysłowej.), przy ul. Wierzbickiej (nr ewid.: W0007441463011, odc. od ul. Czarnoleskiej w kierunku ul. Sycyńskiej), przy ul. Słowackiego (nr ewid.: K0000091463011, odc. od ul. Rumiankowej w kierunku granicy miasta) oraz trzech odcinków z pasem ruchu dla rowerów: przy ul. Kościuszki (nr ewid.: P0053061463011, odc. od ul. Jaracza do ul. Planty), przy ul. Słowackiego (nr ewid.: P0053091463011, odc. od ul. Ciemnej do ul. Górnej), przy ul. Kaszubskiej (nr ewid.: P0053251463011, odc. od ul. Lubelskiej do ul. Puławskiej).

⁵³ Dz.U. z 2005 r. Nr 67, poz. 582; dalej: rozporządzenie ws. ewidencji dróg.

⁵⁴ W kolumnach 20 i 21.

⁵⁵ W lokalizacji 508+418, po stronie prawej (kol. 20).

3. Określony w art. 20 ust. 10 ustawy o drogach publicznych obowiązek przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg (w tym infrastruktury rowerowej) MZDiK realizował poprzez roczne kontrole stanu technicznego drogi, prowadzone na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵⁶ oraz pięcioletnie kontrole stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogi, prowadzone na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy, a także objazdy dróg, prowadzone na podstawie zarządzenia⁵⁷ Dyrektora MZDiK z dnia 1 października 2013 r. w sprawie: zasad przeprowadzania przeglądów dróg publicznych i wewnętrznych zarządzanych przez MZDiK⁵⁸.

Analiza wytypowanych do kontroli odcinków dróg wykazała, że okresowa kontrola pięcioletnia została przeprowadzona w 2019 r., zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, a kontrola roczna w 2021 r., zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy. Kontrole zostały przeprowadzone przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia⁵⁹, a ich wyniki dokumentowano protokołami kontroli⁶⁰. W protokołach z kontroli przeprowadzonych w 2019 r. nie formułowano zaleceń dotyczących infrastruktury rowerowej. W trzech z sześciu protokołów z kontroli przeprowadzonej w 2021 r. sformułowano zalecenia dotyczące infrastruktury drogowej przeznaczonej dla rowerzystów, zalecając wymianę nawierzchni⁶¹ albo przebudowę odcinka drogi⁶², nie wskazując jednak wymaganego terminu realizacji zaleceń (art. 62a ust. 3 ustawy). W trzech pozostałych protokołach, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości dotyczących stanu nawierzchni kontrolowanych odcinków, nie sformułowano zaleceń, nie wskazano czynności służących ich usunięciu oraz nie określono terminu ich wykonania.

(akta kontroli tom II str. 1-47)

Objazdy wytypowanych do kontroli odcinków dróg prowadzono z częstotliwością od 3 do 10 objazdów w miesiącu⁶³. Wyniki dokumentowano w dziennikach objazdów dróg, prowadzonych zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia ws. ewidencji dróg. W kontrolowanym okresie uszkodzenia nawierzchni dróg dla rowerów lub jezdni, na których wydzielono pasy ruchu dla rowerów, stwierdzano ośmiokrotnie⁶⁴, określając w dzienniku zalecenia pokontrolne⁶⁵ i termin ich realizacji. W dwóch przypadkach w dzienniku nie odnotowano daty wykonania zaleceń, ograniczając się jedynie do wskazania ich wykonawcy, pomimo że, zgodnie z przedstawionymi protokołami robót, wykonano zalecone remonty.

(akta kontroli tom II str. 45-110, 202-206)

⁵⁶ Dz.U. z 2021 r., poz. 2351, ze zm.; dalej: ustawa Prawo budowlane.

⁵⁷ Nr 79/A/NA/2013.

⁵⁸ Dalej: zarządzenie ws. przeprowadzania przeglądów.

⁵⁹ Uprawnienie potwierdzono na podstawie: stwierdzenia przygotowania zawodowego nr GP-III-8386/99/90 z 25 stycznia 1991 r. oraz zaświadczenia Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa nr MAZ-INT-8gs-MRF, ważnego w okresie od 2021-07-01 do 2021-12-31.

⁶⁰ Kontrola pięcioletnia protokołami kontroli z dnia 30 września 2019 r., zaś kontrola roczna protokołami z dnia 15 grudnia 2021 r.

⁶¹ W protokole kontroli dotyczącym drogi nr 5306W (ul. Kościuszki).

⁶² W protokołach kontroli dotyczących drogi nr 9 (ul. Słowackiego, odc. od ul. Rumiankowej do granicy miasta) oraz drogi nr 5309W (ul. Słowackiego, odc. od ul. Wojska Polskiego do ul. 25-go Czerwca).

⁶³ Według zarządzenia ws. przeprowadzania przeglądów (pkt 1) częstotliwość przeglądów zależała od kategorii drogi tj.: drogi krajowe i wojewódzkie – co trzeci dzień nie wliczając dni wolnych od pracy; drogi powiatowe – jeden raz na dwa tygodnie; drogi gminne i wewnętrzne o ulepszonej nawierzchni – jeden raz w miesiącu; drogi gminne i wewnętrzne o nieulepszonej nawierzchni – doraźnie w miarę potrzeb.

⁶⁴ W dniu 4 marca 2019 r. i 8 marca 2019 r. wykruszenia i ubytki w nawierzchni ul. Kaszubskiej; 6 czerwca 2019 r. wyrwę w ścieżce rowerowej przy ul. Słowackiego 190; 10 czerwca 2020 r. wykruszenia w nawierzchni ścieżki rowerowej przy ul. Słowackiego 176; 10 lipca 2020 r. wykruszenia w nawierzchni ścieżki rowerowej przy ul. Słowackiego, na odc. Szara- Idalińska; 16 kwietnia 2021 r. wykruszenia w nawierzchni ul. Kaszubskiej; 13 maja 2021 r. wykruszenia w nawierzchni ścieżki rowerowej przy ul. Słowackiego nr 188; 20 maja 2021 r. wykruszenia w nawierzchni ścieżki rowerowej przy ul. Słowackiego 188.

⁶⁵ Remont masą „na zimno”.

4. Stwierdzone w trakcie okresowej kontroli rocznej, prowadzonej w 2021 r., nieprawidłowości dotyczące infrastruktury rowerowej⁶⁶, według wyjaśnień Dyrektora MZDiK, zostały wyeliminowane w wyniku wykonanych remontów cząstkowych nawierzchni, a w jednym przypadku, w związku z trwającymi robotami⁶⁷, będzie odtworzona nawierzchnia jezdni, na której wyznaczono pas ruchu dla rowerów.

(akta kontroli tom I str. 556, 564-565)

5. Oględziny infrastruktury rowerowej, przeprowadzone z udziałem powołanego przez NIK specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego, na sześciu wybranych odcinkach dróg⁶⁸, w tym trzech dróg dla rowerów i trzech pasów ruchu dla rowerów oraz na dwóch przejazdach dla rowerzystów⁶⁹ wykazały, że w nawierzchni dróg i pasów występowały miejscowe spękania i nierówności. Wszystkie trzy drogi dla rowerów wykonano z nawierzchni bitumicznych, na każdej z nich stwierdzono jednak występowanie miejscowych spękań poprzecznych lub podłużnych⁷⁰. W nawierzchni tych dróg nie odnotowano ubytków głębokich, z wyjątkiem ubytku w drodze dla rowerów przy ul. Wierzbickiej⁷¹. Na dwóch drogach⁷² stwierdzono występowanie studzienek telekomunikacyjnych. Na jednej z nich⁷³ pomiędzy drogą dla rowerów a chodnikiem wykonano obrzeże, wystające o 5 cm powyżej poziomu drogi, w wyniku czego powstał znaczny uskok. Nierówności występowały także na wszystkich poddanych oględzinom pasach ruchu dla rowerów. Liczne spękania nawierzchni stwierdzono na dwóch z trzech poddanych oględzinom odcinkach⁷⁴. W nawierzchni dwóch pasów⁷⁵ w szerokości pasa występowały, położone poniżej poziomu asfaltu, kratki ściekowe studzienek kanalizacyjnych. Powyższe nierówności obniżały atrakcyjność i wygodę użytkownika infrastruktury rowerowej⁷⁶.

(akta kontroli tom I str. 443-496)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że niezwłocznie zabezpieczane są ubytki w nawierzchni dróg, ponieważ wykonanie wszystkich remontów znacznie przekracza budżet

⁶⁶ Droga nr 9 - na odc. od ul. Rumiankowej do granicy miasta w nawierzchni ścieżki obustronnie liczne spękania siatkowe, podłużne, poprzeczne, łaty po remontach cząstkowych oraz zapadnięcia przy krawężniach; Droga nr 12 - ścieżka rowerowa z asfaltobetonu szer. 2,0 m z widocznymi spękaniem poprzecznymi, podłużnymi oraz siatkowymi. Po stronie lewej vis a vis nr 32 do skrzyżowania z ul. Białą ścieżka rowerowa bitumiczna z lokalnymi spękaniem poprzecznymi i siatkowymi; Droga nr 744 - na odc. od ul. Czarnoleskiej do ul. Sycyńskiej po stronie lewej (...) ścieżka rowerowa o nawierzchni bitumicznej szer. 2,0 m z widocznymi spękaniem poprzecznymi, podłużnymi i siatkowymi; Droga nr 5306W - od skrzyżowania z ul. 1905 Roku do początku budynku ul. Kościuszki 1a, po stronie lewej ścieżka rowerowa szer. 2,0 m o nawierzchni bitumicznej z licznymi spękaniem podłużnymi, poprzecznymi, siatkowymi i wykruszeniami; Droga nr 5309W - odc. drogi od ul. Wojska Polskiego do ul. 25-go Czerwca (na którym wyznaczony jest pas ruchu dla rowerów) kwalifikuje się do przebudowy; Droga nr 5325W - w odniesieniu do nawierzchni drogi stwierdzono, że występują spękania siatkowe, podłużne i poprzeczne, miejscowe nierówności, a także łaty po remontach cząstkowych.

⁶⁷ Na ul. Słowackiego (droga nr 5309W) prowadzone roboty wodno-kanalizacyjne, na zlecenie Wodociągów Miejskich w Radomiu.

⁶⁸ Drogi wskazane w Obszarze 2 pkt 2 niniejszego wystąpienia.

⁶⁹ Przejazd dla rowerzystów przez ul. 1905 Roku, zlokalizowany przy skrzyżowaniu ulic: ul. 1905 Roku, ul. Dowkonta i ul. Kościuszki oraz przejazd przez ul. Szarych Szeregów, zlokalizowany na wysokości ul. Rodziny Winczewskich.

⁷⁰ Spękania stwierdzono na drogach dla rowerów przy: ul. Grzeczmarowskiego - na odc. od ul. 1905 Roku/ ul. Dowkonta do ul. Przemysłowej; ul. Wierzbickiej - na łuku drogi za przejazdem dla rowerzystów przez ul. Czarnoleską; ul. Słowackiego - na odc. od ul. Rumiankowej w kierunku granicy miasta.

⁷¹ Wzdłuż krawędzi umiejscowionej w drodze studzienki telekomunikacyjnej stwierdzono zapadnięcia masy bitumicznej i ubytek głęboki, odsłaniający metalową opaskę studzienki. Naprawa została zlecona 20 lipca 2022 r., termin wykonania wyznaczono na 12 sierpnia 2022 r.

⁷² Na drodze dla rowerów przy ul. Grzeczmarowskiego oraz przy ul. Wierzbickiej.

⁷³ Droga dla rowerów przy ul. Wierzbickiej.

⁷⁴ Spękania nawierzchni jezdni, na której wyznaczono pas ruchu dla rowerów przy: ul. Słowackiego - na odc. od ul. Ciemnej do ul. Górnej; ul. Kaszubskiej - na odc. od ul. Lubelskiej do ul. Puławskiej.

⁷⁵ Na ul. Kościuszki oraz na ul. Kaszubskiej.

⁷⁶ Powszechnie stosowane kryteria oceny infrastruktury rowerowej wskazują, że powinna ją charakteryzować: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo i wygoda (zob. np. *Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r.* - podręcznik rekomendowany przez Ministra Infrastruktury do stosowania jako standard w zakresie przygotowania inwestycji budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych).

przeznaczony na bieżące utrzymanie, natomiast spękania nie stanowią bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej MZDiK dokłada starań, aby projektowane elementy nie kolidowały z istniejącą infrastrukturą. Ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego, próba zlokalizowania urządzeń infrastruktury niezwiązanych z drogą (tj. studzienki telekomunikacyjne) w innym miejscu wiązałaby się z koniecznością pozyskania dodatkowych gruntów, niebędących w zasobach ewidencyjnych Miasta. Poniesienie nakładów na realizację tak rozszerzonej zakresem inwestycji, przekraczałoby możliwości finansowe i eliminowało ją z realizacji.

(akta kontroli tom I str. 572-573, 581-582)

NIK zwraca uwagę, że wszelkie nierówności oraz umieszczone w pasie drogowym, niezwiązane z drogą urządzenia infrastruktury technicznej, nie tylko zmniejszają wartość użytkową drogi, zaburzają płynność i komfort jazdy, ale przede wszystkim obniżają poziom bezpieczeństwa rowerzystów i z tego względu zarząd drogi powinien podejmować wszelkie działania, aby unikać ich w realizowanych inwestycjach i w miarę możliwości eliminować z istniejącej infrastruktury.

W trakcie oględzin stwierdzono, że szerokość trzech⁷⁷ z sześciu odcinków była mniejsza od minimalnej szerokości, określonej w rozporządzeniu ws. warunków technicznych dróg, która dla pasów ruchu dla rowerów wynosi 1,5 m (§ 46 ust. 3).

(akta kontroli tom I str. 443-449)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że z uwagi na konieczność zachowania szerokości pasa ruchu dla pojazdów, wynoszącej 3 m, na ulicach Kościuszki i Słowackiego, nie było możliwe wyznaczenie szerszych pasów ruchu dla rowerów. Uwzględniając szerokość ścieku przykrawężnikowego oraz linii P-1e lub P-2b szerokość pasa dla rowerów wynosi 1,5 m. W odniesieniu do ul. Kaszubskiej wyjaśnił, że planowana jest przebudowa skrzyżowania ul. Lubelska – ul. Kaszubska, uwzględniająca poszerzenie kontrapasa.

(akta kontroli tom I str. 571, 578-579)

Oznakowanie, poddanych oględzinom odcinków, było zgodne z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, przy czym na trzech z sześciu odcinków⁷⁸ nie zapewniono dobrej widoczności oznakowania poziomego.

(akta kontroli tom I str. 445, 447-448, 457-461, 473-475, 478-482)

Po przeprowadzonych oględzinach Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że odnowa oznakowania poziomego na Al. Grzegorzewskiego została zakończona, na ul. Kaszubskiej jest realizowana, zaś na ul. Słowackiego zostanie odtworzona po zakończeniu prac prowadzonych przez Wodociągi Miejskie w Radomiu.

(akta kontroli tom I str. 497-498, 573, 582)

Poddane oględzinom odcinki łączyły się z innymi drogami dla rowerów lub pasami ruchu dla rowerów, za wyjątkiem drogi przy ul. Wierzbickiej oraz pasa przy ul. Słowackiego, które nie posiadały bezpośredniego połączenia w kierunku centrum miasta.

Obserwacja zachowania rowerzystów, podczas cykli sygnalizacji świetlnej na przejazdach dla rowerzystów przy ul. 1905 Roku oraz ul. Szarych Szeregów, wykazała, że przejazdy te zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

(akta kontroli tom I str. 443-449)

6. W kontrolowanym okresie do MZDiK wpłynęło 56 wniosków w sprawach związanych z utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej. Szczegółowym badaniem objęto 10 wniosków. Ustalono, że we wszystkich

⁷⁷ Tj. szerokość pasów ruchu dla rowerów wynosiła: przy ul. Kościuszki – 1,16 m, przy ul. Słowackiego – 1,20 m, przy ul. Kaszubskiej – 1,40 m.

⁷⁸ Na drodze dla rowerów przy ul. Grzegorzewskiego oraz na pasach ruchu dla rowerów na ul. Słowackiego oraz na ul. Kaszubskiej.

badanych sprawach MZDiK podjął działania w celu ich rozpatrzenia, obejmujące m.in. analizę zasadności oraz poinformował wnoszących o sposobie ich rozpatrzenia. Dziewięć wniosków uznano za zasadne (w całości lub w części) i podjęto działania w celu wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości⁷⁹. W jednym przypadku terminowo poinformowano wnoszącego o przyczynach nieuwzględnienia wniosku⁸⁰.

(akta kontroli tom I str. 401-411, 413-421)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W książkach drogi dla wszystkich sześciu zbadanych odcinków, w tabelach: 4 oraz 5 zamieszczano wpisy niezgodnie z wzorem, określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia ws. ewidencji dróg. W tabeli 4, zamiast wykazu rocznych kontroli stanu technicznego odcinka drogi⁸¹, zamieszczano wpisy na podstawie dzienników objazdu dróg, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia. Natomiast w tabeli 5, dotyczącej wykazu kontroli pięcioletnich⁸², zamieszczano także wpisy dotyczące okresowych kontroli rocznych.

(akta kontroli tom I str. 503, 518-542)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że błędy wynikały z niedopatrzenia osoby upoważnionej do dokonywania wpisów. Błędy, w trakcie kontroli NIK, zostały poprawione.

(akta kontroli tom I str. 543-554, 570, 574-576)

2. W 2020 r. MZDiK nie prowadził okresowych kontroli stanu technicznego dróg, wymaganych na podstawie art. 62 ust.1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane.

(akta kontroli tom II str. 1)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że środki finansowe przeznaczone na wykonanie okresowej kontroli rocznej dróg zostały przesunięte na cele związane z ograniczeniem rozprzestrzeniania się wirusa SARS-Cov-2, zgodnie z poleceniem Prezydenta m. Radomia⁸³ w sprawie ograniczenia wydatków, poprzez odstąpienie od realizacji zadań, których wykonanie nie jest konieczne.

(akta kontroli tom I str. 555, 563, 569)

NIK wskazuje, że wynikający z przepisów ustawy Prawo budowlane obowiązek przeprowadzenia, co najmniej raz w roku, okresowej kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych, służy zapewnieniu utrzymania tych obiektów w należytym stanie technicznym, która ze względu na bezpieczeństwo użytkowników tych obiektów nie może być pomijana bądź realizowana wybiórczo. Żaden przepis prawa nie upoważnia zarządcy drogi do odstąpienia od przeprowadzenia kontroli rocznej.

3. Protokoły okresowej kontroli rocznej⁸⁴, prowadzonej w trybie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, sporządzone 15 grudnia 2021 r, nie zawierały informacji, wymaganych na podstawie art. 62a ust. 2 – 4 ww. ustawy, tj.:
 - we wszystkich sześciu protokołach nie wskazano daty przeprowadzenia kontroli drogi, wskazując jedynie datę sporządzenia protokołu (art. 62a ust. 2 pkt 1);
 - do żadnego z protokołów nie załączono kopii zaświadczeń, potwierdzających uprawnienie przeprowadzającego kontrolę do

⁷⁹ M.in. zamontowanie barier uniemożliwiających parkowanie na drodze dla rowerów, wymiana błędnego oznakowania, odnowienie oznakowania poziomego.

⁸⁰ Brak możliwości korekty ścieżki rowerowej ze względu na ograniczenia terenowe.

⁸¹ Prowadzonych zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane.

⁸² Prowadzonych zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane.

⁸³ W piśmie z dnia 1 kwietnia 2020 r. nr WB.I.3021.3.42.2020.BW.

⁸⁴ Dróg o nr 9, 12, 744, 5306W, 5309W, 5325W.

wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (art. 62a ust. 4);

- w trzech⁸⁵ z sześciu protokołów, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości i sformułowanych zaleceń nie określono terminu wykonania czynności, mających na celu ich usunięcie (art. 62a ust. 3 pkt 2);
- w trzech⁸⁶ z sześciu protokołów, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, nie sformułowano zaleceń, nie wskazano czynności mających na celu ich usunięcie oraz nie określono terminu wykonania (art. 62a ust. 2 pkt 7 i ust. 3).

(akta kontroli tom II str. 2, 25-37)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że przeglądy realizowano na podstawie umowy zlecenia, zawartej z pracownikiem MZDiK, który w wyniku zapytania ofertowego złożył najtańszą ofertę na wykonanie przeglądu. MZDiK posiadał wiedzę, że wykonawca ma aktualne uprawnienia i dlatego nie wymagał ich załączenia, zaś jako datę wykonania kontroli przyjęto termin na wykonanie czynności, określony w umowie (od 18 października do 15 grudnia 2021 r.). Odnosząc się do braku wskazania zaleceń lub terminu ich wykonania Dyrektor wyjaśnił, że po zakończonym przeglądzie pracownicy Działu Utrzymania zapoznają się z jego wynikami i sukcesywnie realizują remonty wykazanych usterek w miarę możliwości finansowych.

Zdaniem NIK, obowiązkiem Zarządu jako udzielającego zlecenia było dokonanie weryfikacji protokołów pod kątem ich kompletności i prawidłowości sporządzenia.

(akta kontroli tom I str. 556, 563-564)

4. Dzienniki objazdów dróg nie zawierały pełnych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji:

- w dwóch na osiem przypadków, pomimo stwierdzonych w trakcie objazdów uszkodzeń nawierzchni⁸⁷ i wydanych zaleceń, w dziennikach nie odnotowano daty ich wykonania, co było niezgodne z załącznikiem nr 2 rozporządzenia ws. ewidencji dróg;
- wpisy w dziennikach prowadzonych dla objazdów drogi nr 9⁸⁸ w okresie od 18 października do 15 grudnia 2021 r. nie zawierały informacji o usterkach, brakach i uszkodzeniach nawierzchni drogi dla rowerów, zaś w prowadzonej w analogicznym okresie kontroli stanu technicznego drogi⁸⁹ stwierdzono takie nieprawidłowości⁹⁰.

(akta kontroli tom II str. 33-34, 48, 51, 62-110)

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że w dziennikach opisany był aktualny stan nawierzchni, ze szczególnym uwzględnieniem ubytków i wykruszeń, których naprawa jest zlecana na bieżąco. Kontrola roczna drogi ma na celu kompleksową ocenę stanu infrastruktury drogowej pod kątem planowanych robót, związanych z przebudową poszczególnych odcinków. W dziennikach nie podano daty wykonania zalecenia, ponieważ pracownicy określają termin remontu po

⁸⁵ Dotyczących drogi nr 9, 5306W oraz 5309W.

⁸⁶ Dotyczących drogi nr 12, 744 i 5325W.

⁸⁷ Wykruszenia nawierzchni na ul. Kaszubskiej, stwierdzone w trakcie objazdu drogi w dniu 4 marca 2019 r. oraz wyrywa w ścieżce rowerowej przy ul. Słowackiego 190, stwierdzona w trakcie objazdu w dniu 6 czerwca 2019 r.

⁸⁸ Ul. Słowackiego, na odcinku od ul. Rumiankowej do granicy miasta.

⁸⁹ Kontrola prowadzona w trybie art. 62 ust. 1 pkt 1) ustawy Prawo budowlane, na podstawie umowy zlecenia z 14 października 2021 r. nr DU.1116.7.2021, czynności wykonywane w terminie od 18 października do 15 grudnia 2021 r., udokumentowane protokołem z 15 grudnia 2021 r.

⁹⁰ Wskazano, że w nawierzchni tej drogi występują m.in. liczne spękania oraz zapadnięcia przy krawężniach i zalecana jest przebudowa na tym odcinku.

podpisaniu umowy na bieżące utrzymanie i sukcesywnie realizują remonty wykazanych nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 571, 577)

NIK wskazuje, że zgodnie z obowiązującym w MZDiK zarządzeniem ws. przeprowadzania przeglądów, celem przeglądu jest wizualna ocena stanu technicznego urządzeń zlokalizowanych w pasie drogowym, w tym m.in. nawierzchni, oznakowania poziomego i pionowego, stanu zieleni. Uwzględniając przy tym cel nadrzędny wszystkich okresowych kontroli stanu dróg, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, przeglądy te powinny być rzetelnie dokumentowane, bez ograniczania zapisów jedynie do wybranych uszkodzeń. Natomiast treść załącznika nr 2 do rozporządzenia ws. ewidencji dróg, wskazuje wprost jakie dane należy odnotowywać w dziennikach objazdów dróg, m.in. datę wykonania zaleceń.

5. Na sześciu poddanych oględzinom odcinkach dróg stwierdzono siedem przypadków wprowadzenia oznakowania dróg dla rowerów lub pasów ruchu dla rowerów niezgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury ws. warunków technicznych dla znaków, tj.:
- droga dla rowerów zlokalizowana wzdłuż drogi nr 744⁹¹ nie została oznaczona znakiem C-13 albo znakiem C-13/16 z symbolami roweru i pieszych oddzielonymi kreską pionową, wymaganymi zgodnie z pkt 4.2.14. załącznika nr 1 do rozporządzenia;
 - w dwóch przypadkach, na drodze nr 5306W⁹² oraz na drodze nr 5309W⁹³, na jezdni dwukierunkowej umieszczono znak F-19 "pas ruchu dla określonych pojazdów", który zgodnie z pkt 7.2.19. załącznika nr 1 do rozporządzenia stosuje się na jezdni jednokierunkowej;
 - kontrapas ruchu dla rowerów na drodze nr 5325W⁹⁴ został wydzielony za pomocą linii segregacyjnej P-2b "linia pojedyncza ciągła - szeroka", którą zgodnie z pkt 2.2.1.7. załącznika nr 2 do rozporządzenia, stosuje się do wydzielenia pasów ruchu dla rowerów przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku;
 - przejścia dla pieszych w poprzek dróg dla rowerów przy drodze nr 9⁹⁵ oraz drodze nr 5306W⁹⁶ zostały oznakowane wyłącznie za pomocą znaków poziomych P-10, co było niezgodne z pkt 5.2.6.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia⁹⁷;
 - na końcu pasa ruchu dla rowerów wyznaczonego na drodze nr 5309W⁹⁸ w miejscu włączenia rowerzystów na jezdnię umieszczony został znak P-15 „trójkąt podporządkowania", który zgodnie z pkt 5.2.1. załącznika nr 2 do rozporządzenia stosuje się na wlotach podporządkowanych w celu uprzedzenia kierujących o zbliżaniu się do drogi z pierwszeństwem, jako uzupełnienie znaków pionowych A-7 "ustąp pierwszeństwa".

(akta kontroli tom I str. 443-482)

⁹¹ ul. Wierzbicka, przy wjeździe na drogę dla rowerów od strony przejazdu przez ul. Czarnoleską, jak również od strony przejazdu przez ul. Wierzbicką.

⁹² ul. Kościuszki, na wysokości ul. Jaracza, po zachodniej stronie, przed wjazdem na pas ruchu dla rowerów.

⁹³ ul. Słowackiego, za skrzyżowaniem z ul. Ciemną.

⁹⁴ Ul. Kaszubska, na odc. od ul. Lubelskiej do ul. Puławskiej.

⁹⁵ ul. Słowackiego, za skrzyżowaniem z ul. Rumiankową, w kierunku do granicy miasta.

⁹⁶ ul. Kościuszki, przed skrzyżowaniem z ul. Planty, w parku po zachodniej stronie.

⁹⁷ W myśl którego do oznaczenia miejsca przeznaczonego do przechodzenia pieszych w poprzek drogi stosuje się znak D-6 „przejście dla pieszych", a znak P-10 stosuje się w celu oznaczenia powierzchni drogi dla rowerów, przeznaczonej do poprzecznego ruchu pieszych (pkt 4.2.1. załącznika nr 2 do rozporządzenia ws. warunków technicznych dla znaków).

⁹⁸ ul. Słowackiego, przed skrzyżowaniem z ul. Górną.

Dyrektor MZDiK wyjaśnił, że podjęte zostaną działania w celu wyeliminowania błędnego oznakowania. Zarząd dokona zmian w projektach organizacji ruchu, w których uwzględni wprowadzenie oznakowania pionowego C-13/16 na odcinku drogi 744 oraz likwidację oznakowania F-19 i pozostawienie wyłącznie oznakowania poziomego na odcinkach dróg 7306W, 7309W. Po zakończeniu prac remontowych na drodze 7309W dokona korekty oznakowania poziomego z wykorzystaniem znaku P-27, a po planowanej przebudowie na drodze 7325W zostanie wprowadzona nowa organizacja ruchu, która uwzględni zmianę na linię P4. Ponadto, brak oznakowania pionowego przejść dla pieszych na ścieżkach rowerowych kwalifikuje do pilnej naprawy i w ramach nowych inwestycji, przejścia wyznaczone będą oznakowaniem pionowym D-6 oraz poziomym P-10.

(akta kontroli tom I str. 572, 579-581)

OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie MZDiK w celu zaspokojenia potrzeb remontowych infrastruktury drogowej oraz stanowiącej jej element infrastruktury rowerowej, podejmował działania związane z zabezpieczeniem niezbędnych na ten cel środków finansowych, jednak od 2020 r. wysokość zaplanowanych na prace remontowe środków malała. Zarząd w 2020 r. nie zapewnił przeprowadzenia kontroli stanu technicznego dróg, wymaganej na podstawie art. 62 ust.1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, a w protokołach z kontroli przeprowadzonej w 2021 r. brakowało zapisów, wymaganych art. 62a ww. ustawy, tj. m.in. sformułowania zaleceń pokontrolnych oraz określenia terminu ich wykonania. Dla skontrolowanych odcinków prowadzono książki drogi i dzienniki objazdów dróg, według wzorów zgodnych z rozporządzeniem ws. ewidencji dróg, w których zamieszczano dane dotyczące infrastruktury rowerowej. Dokumentacja ta nie zawierała jednak, w każdym przypadku, pełnych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji. Potrzeby remontowe, zidentyfikowane w trakcie objazdów dróg, kontroli okresowych oraz zgłoszone przez użytkowników, MZDiK uwzględniał, przeprowadzając przed wszystkim remonty cząstkowe ubytków nawierzchni. W infrastrukturze rowerowej występowały jednak miejscowe spękania oraz nierówności, a także przypadki niezgodnego z przepisami oznakowania pionowego lub poziomego, które wpływały na obniżenie poziomu bezpieczeństwa, atrakcyjności i komfortu użytkowania dróg i pasów ruchu dla rowerów.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

Wnioski

1. Przypisanie w sposób przejrzysty i spójny komórkom organizacyjnym MZDiK oraz pracownikom zadań i obowiązków związanych z przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej oraz odpowiednie zaktualizowanie regulaminów wewnętrznych i zakresów obowiązków.
2. Wskazywanie w treści protokołów postępowania wszystkich załączników, zgodnie z wymogami art. 73 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych.
3. Zaprzestanie, w porozumieniu z Prezydentem Miasta, zatwierdzania projektów organizacji ruchu, które należy do wyłącznej do kompetencji organu zarządzającego ruchem na drogach, tj. Prezydenta Miasta.
4. Prowadzenie kontroli okresowych dróg w zakresie oraz z częstotliwością, wymaganymi w art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane oraz należyte ich dokumentowanie, zgodnie z art. 62a tej ustawy.

5. Zapewnienie rzetelnego prowadzenia dokumentacji objazdów dróg, zgodnie z wzorem określonym w załączniku do rozporządzeniu ws. ewidencji dróg.
6. Wprowadzenie, na odcinkach dróg nr 744, 5306W, 5309W, 5325W oznakowania zgodnego z rozporządzeniem ws. warunków technicznych dla znaków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Warszawie. 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 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, dnia 18 sierpnia 2022 r.

Kontroler
Kamila Kucharska
główny specjalista kontroli
państwowej



Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

DYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Warszawie
z up. 
Wiesława Bronisz
p.o. Wicedyrektora