



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.411.003.02.2019

Jacek Witkowski
Dyrektor Naczelny Zarządu Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy

Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy
ul. Toruńska 174a
85-844 Bydgoszcz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

R/19/003 Ruch pojazdów przeciążonych na obszarze miasta Bydgoszcz

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy ¹ ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Witkowski, Dyrektor Naczelny Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy ² , od 24 kwietnia 2018 r. Poprzednio w okresie objętym kontrolą obowiązków Dyrektora Naczelnego Zarządu, od 27 lutego 2018 r., pełnił Zastępcę Dyrektora pełnił Jacek Witkowski, a od 2 stycznia 2015 r. Zastępcę Dyrektora Zarządu - Tomasz Szymański.
Zakres przedmiotowy kontroli	Ocena rzetelności organów administracji publicznej w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 – 2019 ³ 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 ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	1. Leszek Chwat, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LSZ/198/2019 z 22.11.2019 r. 2. Ewelina Czerepska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/201/2019 z 22.11.2019 r., LSZ/27/2020 z 17.01.2020 r. (akta kontroli str. 1-12)

¹ Dalej: Zarząd lub ZDMiKP.

² Dalej: Dyrektor Naczelny Zarządu.

³ Do dnia zakończenia kontroli.

⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: ustawa o NIK

I. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie NIK, Zarząd realizował swoje zadania zmierzające do ochrony miejskiej infrastruktury drogowej przed negatywnymi skutkami ruchu pojazdów ciężkich, w tym przeciążonych na terenie miasta, zgodnie z rekomendacjami dotyczącymi polityki transportowej Państwa. Zawarto je w dokumentach przyjętych uchwałami Rady Ministrów, tj. „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”⁶ oraz „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.”⁷ Zarząd przygotował i realizował Plan rozwoju sieci drogowej, który miał na celu m.in. wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych z dzielnic mieszkalnych oraz zwiększenie płynności ruchu. Przyjęcie ww. Planu, poprzedzone zostało badaniami obejmującymi m.in. natężenie ruchu pojazdów na głównych ciągach komunikacyjnych Bydgoszczy. Ulice w ciągach dróg krajowych modernizowane były do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś, co było zgodne z rekomendacją zawartą w części 4.1.2 Strategii 2030. Na terenie miasta zostały ustanowione strefy uspokojonego ruchu, poprzez zmiany organizacji ruchu obejmujące m.in. ograniczenia prędkości i dostępności dla pojazdów ciężarowych. Przyjęto także rozwiązania w tym zakresie, chroniące infrastrukturę drogową miasta przed skutkami ruchu ciężkich pojazdów. Związany on był głównie z funkcjonowaniem Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, a także z wykorzystaniem dróg w mieście w celu omijania przez pojazdy ciężarowe płatnego odcinka drogi S5 (Bydgoszcz Południe – Białe Błota).

Zarząd realizował obowiązki zarządcy drogi wynikające z przepisu art. 20a pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.⁸ Pozytywnie oceniono współpracę Zarządu z Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego⁹. Zarząd uzgodnił z WITD liczbę miejsc ważenia pojazdów, parametry techniczne oraz ich lokalizację. Modernizacja, a także badania geodezyjne tych miejsc odbywały się z uwzględnieniem uwag zgłaszanych przez WITD. Zarząd wybudował wagę stacjonarną do ważenia dynamicznego pojazdów, umożliwiającą także pomiary wagowe pojazdów znacznie przekraczających dopuszczalne parametry i wymagających stosownych zezwoleń¹⁰. W 2011 r. Zarząd podjął współpracę z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów¹¹, który w ramach prowadzonego programu badawczego zainstalował trzy urządzenia do preselekcji wagowej pojazdów¹². Informacje generowane przez system preselekcji, od czasu jego zainstalowania, przekazywane były (w czasie rzeczywistym) bezpośrednio WITD. Zdaniem NIK przydatność systemu preselekcji dla identyfikacji i eliminacji pojazdów przeciążonych może być ograniczona z uwagi na jego małą dokładność. Ponadto miejsca ważenia pojazdów zlokalizowano w znacznej odległości od miejsc preselekcji, co umożliwia zjazd pojazdu z trasy pomiędzy ww. miejscami na jednym z wielu skrzyżowań.

Zarząd nie posiadał wykazu uszkodzeń nawierzchni drogowych wynikających z ruchu pojazdów przeciążonych, ani analiz liczbowych takich uszkodzeń. Nie wypracowano systemu identyfikacji tego typu szkód. Zdaniem NIK mogło utrudniać

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Uchwała Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. (MP, poz. 75), która obowiązywała do 6 listopada 2019 r.; dalej: Strategia 2020.

⁷ Uchwała Rady Ministrów Nr 105 z dnia 24 września 2019 r. (MP, poz. 1054.); dalej: Strategia 2030.

⁸ Dz.U. z 2018 r., poz. 2068.

⁹ Dalej: WITD.

¹⁰ Jest to jedna z dwóch tego typu instalacji na drogach zarządzanych przez jednostki komunalne (druga jest w Łodzi).

¹¹ Dalej – „IBDM”.

¹² Dalej także „miejsca preselekcji”.

to prawidłowe określenie skali zjawiska, jak i kosztów związanych z usuwaniem jego skutków.

Waga stacjonarna do pomiarów dynamicznych była wyłączona z eksploatacji w IV kwartale 2019 r. głównie z powodu braku wymaganej legalizacji. Wagę uruchomiono w toku kontroli NIK w styczniu 2020 r. Na ograniczone wykorzystanie tej wagi miały także wpływ powtarzające się w 2019 r. awarie. Stwierdzono również przypadek objazdu drogi (ulicy Nowotoruńskiej) w celu dokonania kontroli jej stanu, z naruszeniem wymaganej częstotliwości.

II. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

W granicach administracyjnych miasta Bydgoszcz zarządcą wszystkich dróg (w rozumieniu ustawy o drogach publicznych) był Prezydent Bydgoszczy, w imieniu którego zarząd sprawował ZDMiKP. Na terenie Bydgoszczy znajdowało się¹⁴ łącznie 760 067 m dróg, w tym 40 211 m dróg krajowych, 10 936 m dróg wojewódzkich, 132 558 m dróg powiatowych, 576 362 m dróg gminnych. Ponadto w zarządzie ZDMiKP znajdowały się drogi wewnętrzne o łącznej długości 73 333 m. Z 40 211 m dróg krajowych, po 10 414 m mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t.

(akta kontroli str. 134-136, 140)

Zarząd utworzony został uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy z 28 września 2015 r. w sprawie przekształcenia zakładu budżetowego Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy w jednostkę budżetową¹⁵. Zgodnie ze Statutem Zarządu¹⁶ za jego pomocą Prezydent Miasta Bydgoszczy¹⁷ wykonywał należące do niego obowiązki zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz dróg wewnętrznych. Zarząd wykonywał zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych w Bydgoszczy oraz organizował i zarządzał lokalnym transportem zbiorowym.

(akta kontroli str. 135-201)

Do zadań Zarządu określonych Statutem należało m.in.:

- opracowanie projektów rozwoju sieci drogowej,
- bieżące informowanie organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego o opracowanych projektach rozwoju sieci drogowej,
- opracowywanie projektów planów finansowych budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów,

¹³ 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.

¹⁴ Według stanu na 26.11.2019 r.

¹⁵ Uchwała Nr LVII/1101/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2005 r. w sprawie przekształcenia zakładu budżetowego – Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy w jednostkę budżetową, zmieniona Uchwałą Nr XXXII/655/12 z dnia 3 października 2012 r.

¹⁶ Statut Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy stanowiący Załącznik nr 1 do Uchwały Nr LVII/1101/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2005 r. w sprawie przekształcenia zakładu budżetowego – Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy w jednostkę budżetową. Dalej: Statut.

¹⁷ Dalej: Prezydent Miasta.

- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z zapisami Statutu zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach realizowane będą m.in. poprzez:

- opiniowanie i opracowywanie projektów organizacji ruchu,
- utrzymywanie znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych,
- podejmowanie działań mających na celu podnoszenie bezpieczeństwa na drogach publicznych na terenie Bydgoszczy.

(akta kontroli str. 152-201)

Strategicznymi dokumentami w zakresie polityki transportowej miasta były:

- Studium transportowe miasta Bydgoszczy wraz z oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁸,
- Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem Bydgoszczy¹⁹,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy²⁰.

W badanym okresie obowiązywały:

- Wieloletni program utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy²¹,
- uchwała zmieniająca uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej²² (2019 oraz 2018),
- uchwała w sprawie uchwalenia budżetu miasta na 2019 oraz 2018.

We wskazanych dokumentach brak było zapisów dotyczących zadań związanych z budową, przebudową, remontami miejsc przeznaczonych do ważenia pojazdów, w tym wag preselekcyjnych.

(akta kontroli str. 312-377)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *„Obecnie nasze działania i współpraca z Wojewódzką Inspekcją Transportu Drogowego bazuje na opracowanej koncepcji lokalizacji miejsc do ważenia pojazdów z roku 2011 po spotkaniu w Warszawie dotyczącym przeciążeń tonażowych pojazdów w ruchu drogowym i spotkaniach z WITD.”*

(akta kontroli str. 45-42, 312-377)

Plany rozwoju sieci drogowej zawarte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy zostały przekazane 21.06.2016 r. Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Bydgoszczy (jednostce

¹⁸ Studium opracowane w latach 2011 – 2012 zawierało m.in. ocenę stanu systemów transportowych Bydgoszczy, model transportowy miasta, koncepcję rozwoju systemów transportowych Bydgoszczy, raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście, prognozę oddziaływania na środowisko. Dalej: „Studium transportowe”.

¹⁹ Studium opracowane w 2016 r. było dokumentem planistycznym, którego celem było określenie optymalnych kierunków rozwoju systemu transportowego Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego, dalej: BTOF. Studium zawierało m.in. diagnozę stanu istniejącego i analizy ruchu dla BTOF, uwarunkowania i kierunki rozwoju transportu dla BTOF, raporty z przebiegu konsultacji społecznych, strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Dalej: „Studium rozwoju systemów transportowych”.

²⁰ Przyjęty uchwałą nr XLVI/968/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 września 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy. Głównym celem wprowadzenia Planu była poprawa warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób, wdrożenie rozwiązań przyczyniających się sukcesywnie do zmniejszenia udziału transportu samochodowego indywidualnego w obsłudze komunikacyjnej centrum miasta. Dalej: „Plan rozwoju transportu zbiorowego”.

²¹ Przyjęty uchwałą uchwały nr XXIII/403/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 30 grudnia 2015r. w sprawie przyjęcia „Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”, zmieniony uchwałą nr VII/96/19 rady miasta Bydgoszczy z dnia 27 lutego 2019 r. W sprawie aktualizacji „Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”.

²² Dalej: WPF.

odpowiedzialnej za sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego).

(akta kontroli str. 60-61,64-72)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że Studium transportowe, Studium rozwoju systemów transportowych, Plan rozwoju transportu zbiorowego *uwzględniają rozwój sieci drogowej, są to opracowania szersze – obejmujące wszystkie środki transportowe i ich wzajemne powiązania.*

(akta kontroli str. 60-61)

Wydział Inżynierii Ruchu Zarządu w 2011 r. opracował „Koncepcję lokalizacji miejsc do ważenia pojazdów”, w którym określił potrzeby związane z miejscami wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego przeznaczonymi do ważenia pojazdów, w tym również potrzeby dotyczące wag preselekcyjnych.

(akta kontroli str. 697-700)

Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu wyjaśniła, że *„(...) powyższe opracowanie powstało w przybliżonym okresie czasu, kiedy przedstawiciele ZDMiKP byli w Warszawie na spotkaniu dotyczącym przeciążeń tonażowych pojazdów w ruchu drogowym. Krokiem następnym były spotkania robocze z WITD Bydgoszcz, gdzie omawiano warunki i lokalizacje wag z uwzględnieniem ich realizacji przy obecnej infrastrukturze drogowej na terenie miasta Bydgoszczy. W spotkaniach udział brali ówczesni dyrektorzy WITD i ZDMiKP. Na podstawie wspólnych spotkań ustalono politykę rozmieszczenia miejsc do ważenia pojazdów na kolejne lata”.*

(akta kontroli str. 697)

„Koncepcja lokalizacji miejsc do ważenia pojazdów” zakładała zwiększenie liczby miejsc do ważenia pojazdów, z dwóch istniejących w 2011 r. do sześciu. W koncepcji założono również uzupełnienie systemu miejsc do kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków na osie o system wag preselekcyjnych. Założono wybudowanie około 10 wag preselekcyjnych na drogach głównych prowadzących do miasta, na wszystkich krajowych, dwóch wojewódzkich oraz na trzech powiatowych. W koncepcji nie uwzględniono założeń finansowych dla zaplanowanych w niej działań.

(akta kontroli str. 697-700)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *„Założenia (...) koncepcji są nadal obowiązujące, a jej realizacja rozłożona w czasie. Obecna budowa wagi preselekcyjnej na ulicy Grunwaldzkiej, od samego początku jest realizowana w uzgodnieniu z WITD. ZDMiKP dąży do wdrożenia kompletnego systemu ochrony dróg jednak z uwagi na ograniczone celowe środki finansowe w tym zakresie realizacja rozłożona jest na kolejne lata.”*

(akta kontroli str. 45-42)

W Studium transportowym miasta Bydgoszczy zaplanowano 12 zadań z zakresu rozwoju infrastruktury drogowej, w tym sześć mających wpływ na ruch pojazdów ciężkich po mieście²³. Z zaplanowanych sześciu inwestycji jedną zakończono, trzy były w trakcie realizacji, pozostałe były na etapie opracowywania koncepcji i pozyskiwania pozwoleń.

²³ Tj. Budowa Trasy Uniwersyteckiej – etap I (Jagiellońska – Wojska Polskiego – Glinki wraz z węzłem drogowym ulic Jana Pawła II i Glinki bez relacji lewoskrętnych; Rozbudowa ulicy Grunwaldzkiej do przekroju 2 x 2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu), w tym przebudowa Węzła Zachodniego; Rozbudowa układu drogowego ulicy Kamiennej do przekroju ulicy dwujezdniowej pomiędzy ulicami Gdańska i Sułkowskiego, w obszarze planowanego centrum handlowego; Rozbudowa układu drogowego ulicy Kamiennej do przekroju ulicy dwujezdniowej pomiędzy ulicą Gdańską a przejazdem kolejowym Bydgoszcz Bielawy; Rozbudowa układu drogowego ulicy Kujawskiej do układu dwujezdniowego wraz z przebudową dróg dojazdowych do centrum handlowego Galeria Kujawska; Przebudowa Ronda Bernardyńskiego.

(akta kontroli str. 62-63, 68-71)

Zarząd w 2011 r. dokonał²⁴ oceny stanu nawierzchni jezdni ulic na terenie Bydgoszczy²⁵. Z oceny wynikało, że z dróg o łącznej długości 532 153 m, remontu wymagało 189 809 m²⁶. W ocenie tej nie przeprowadzono analizy uszkodzeń spowodowanych przejazdem pojazdów przeciążonych.

(akta kontroli str. 216-311)

Na terenie Bydgoszczy znajdowało się łącznie 40 211 m dróg krajowych, po 10 414 m mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku na oś do 11,5 t.

(akta kontroli str. 134-136, 140)

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej²⁷ 21.03.2019 r. orzekł, że obowiązujący w Polsce system udzielania zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. należy uznać za sprzeczny z przepisami art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Ministerstwo Infrastruktury wskazało²⁸, że zarówno organy właściwe do wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, jak i organy kontrolujące ruch pojazdów ciężkich powinny stosować bezpośrednio wyrok TSUE z 21.03.2019 r.²⁹

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2019 roku jednoznacznie wskazuje, że Polska naruszyła prawo unijne wprowadzając ograniczenia dla swobodnego ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń. (...). Po wyroku powinny zniknąć z użytku zezwolenia, a pojazdy o nacisku pojedynczej osi do 11,5 tony winny poruszać się bez ograniczeń. Aby przeciwdziałać takim praktykom zarządcy drogi mogą ograniczać przejazdy pojazdów ciężarowych po drogach do tego nieprzystosowanych wyłącznie poprzez odpowiednie kształtowanie układu drogowego lub wdrażanie zmian w organizacji ruchu drogowego. Odpowiednie działania w zakresie przeciwdziałaniu w niszczeniu dróg lokalnych przez pojazdy o nacisku pojedynczej osi 11,5 t. podejmuje też od wielu lat ZDMiKP w Bydgoszczy. Działania w tym zakresie w ZDMiKP podzielone są na trzy bloki. Blok działań prewencyjnych, gdzie ZDMiKP na bieżąco współdziała ze służbami miejskimi w tym WITD. (...) ZDMiKP utrzymuje system wag preselekcyjnych oraz punkty kontroli w Bydgoszczy. (...) ZDMiKP jest w stanie za pomocą wbudowanych detektorów w nawierzchni dróg (przy sygnalizacjach świetlnych) monitorować ruch ciężki: (...) Blok działań inwestycyjnych. Odpowiednie projektowanie nowych nawierzchni drogowych. (...) Nawierzchnie dróg projektuje się w oparciu o ruch projektowy. (...) Procedura ta w dużym uproszeniu polega więc

²⁴ W ramach umowy obejmującej wykonanie zadania „Opracowanie książek drogi dla ulic na terenie Bydgoszczy wraz z oceną stanu nawierzchni jezdni”.

²⁵ Opracowanie dotyczyło ulic, dla których przewidziano opracowanie książek drogi i obejmowało ulice o nawierzchni twardej. Ocenę przeprowadzono stosując Metodę wizualnej Oceny Stanu Nawierzchni Dróg opracowaną przez IBDiM.

²⁶ Krajowych o łącznej długości 37 474 m – 21 834 m nie wymagało remontu, z dróg wojewódzkich o długości 8 705 m – 3 432 m nie wymagało remontu, z dróg powiatowych o długości 124 377 m – 71 399 m nie wymagało remontu, z dróg gminnych o długości 333 419 m – 227 832 m nie wymagały remontu, z dróg wewnętrznych o długości 28 178 m – 17 847 m nie wymagało remontu.

²⁷ Dalej: TSUE

²⁸ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wyrok-trybunalu-sprawiedliwosci-unii-europejskiej-z-21-marca-2019-r>

²⁹ Ministerstwo wskazało, że od dnia wydania wyroku, po wszystkich drogach publicznych w Polsce, przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t nie wymaga uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Od dnia wydania wyroku nie mogą być także nakładane kary za przejazd pojazdu o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

na projektowaniu nawierzchni w zależności od ilości pojazdów ciężkich, a nie od nacisku pojedynczego pojazdu. Oznacza to, że nawet najniższej kategorii ruchu ulice są projektowane na ruch pojazdów ciężarowych, tylko o odpowiednio mniejszym natężeniu ich ruchu (...). Odpowiednie kształtowanie układu drogowego na etapie projektowym uwzględniające hierarchizację wzajemnych połączeń ulic, uzależnioną od ich klasy administracyjnej i funkcjonalnej. (...). Blok działań utrzymania infrastruktury i zmian w organizacji ruchu. ZDMiKP wprowadza stałe lub czasowe ograniczenia wjazdów pojazdów ciężkich. Powyższe jest realizowane również na wnioski mieszkańców, Rad Osiedli, ale także poprzez działania własne Zarządu (...) ZDMiKP sam wykonuje pomiary ruchu (...). ZDMiKP kontroluje stan nawierzchni ulic. (...) Tym samym obecnie ZDMiKP w Bydgoszczy w przypadku wystąpienia znaczącego wzrostu udziału pojazdów ciężarowych o nacisku 11,5 t na oś na układzie Miasta Bydgoszczy, w szczególności w zakresie wzmożonej częstotliwości wjazdu takich pojazdów na ulice o niższej nośności może skutecznie interweniować wprowadzając odpowiednie i uzasadnione zmiany w organizacji ruchu (znaki zakazu) oraz egzekwować je poprzez dotychczasową współpracę z Policją i WITD.”

(akta kontroli str. 42, 49-51, 134-136, 1681-1704))

W południowo-wschodniej części miasta na powierzchni ok. 286 ha zlokalizowany został Bydgoski Park Przemysłowo – Technologiczny³⁰. Obsługa transportowa Parku umożliwiła prowadzenie ruchu generowanego i absorbowanego pojazdów ciężarowych (niezwiązanego z Miastem) poza miejską siecią drogową. Zarząd w porozumieniu z Parkiem planuje budowę kolejnego połączenia Parku z siecią drogową³¹ umożliwiającą skomunikowanie jego północno - wschodniej części z ulicą Nowotoruńską³².

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) obsługa komunikacyjna (...) Parku (...) była i jest traktowana szczególnie z uwagi na duże znaczenie gospodarcze i transportowe niniejszego obszaru. W latach 2007 – 2008 Miasto Bydgoszcz planując budowę Parku przy pomocy ZDMiKP uzyskało opracowanie, które miało na celu wyłonienie najbardziej korzystnego wariantu obsługi komunikacyjnej. (...) W ten sposób zdecydowano o podłączeniu Parku do drogi krajowej DK10. Na tej podstawie opracowano dokumentację projektową i wykonano roboty budowlane, przy udziale środków (...) z Urzędu Marszałkowskiego. Zapewniło to połączenie bezpośrednie terenów przemysłowych z siecią dróg krajowych poza terenem Miasta, a także dogodne połączenie z istniejącą i planowaną siecią dróg ruchu szybkiego (S5, S10, A1, A2).”

(akta kontroli str. 59-61)

Zarząd nie dokonał oceny wpływu wprowadzenia systemu opłat Viatoll ustanowionego na odcinku drogi S5 pomiędzy węzłem Bydgoszcz Południe a węzłem Bydgoszcz Błonie, w zakresie wpływu opłat na ruch pojazdów ciężarowych w mieście, w tym na niszczenie infrastruktury drogowej. ZDMiKP nie odnotował skarg mieszkańców na ruch pojazdów ciężarowych w Bydgoszczy w związku z wprowadzeniem opłat w systemie Viatoll.

(akta kontroli str. 1519-1522)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) Nasza jednostka nie dokonywała kompleksowej oceny wpływu wprowadzenia systemu Viatoll (...). W wynika to z kilku względów. Odcinek objęty opłatami – patrząc w ciągu drogi krajowej DK5 (kierunek Gdańsk-Poznań) teoretycznie można ominąć ulicą Szubińską i dalej drogą wojewódzką DW

³⁰ Dalej: Park.

³¹ Tzw. ul. Grzybowa.

³² W taki sposób, aby ominąć tereny zamieszkałe oraz skrócić wyjazd w kierunku drogi krajowej DK10.

223, jednak w celu uniknięcia tego typu przejazdów Zarząd wprowadził odpowiednie ograniczenia tonażu do 10 t dla tranzytu w ciągu całej ulicy Szubińskiej wraz z wykonaniem miejsca ważenia pojazdów (...). Ponadto ZDMiKP (...) wprowadził dodatkowe ograniczenia na ul. Brzozowa-Innowrocławska-Żwirki i Wigury, Solskiego – Piękna oraz na ul. Konopnickiej uniemożliwiając praktycznie wszystkie przejazdy pojazdów ciężarowych omijających wyznaczone dla nich drogi krajowe. Wszystkie inne możliwości objazdu (...) wiążą się ze zdecydowanym wydłużeniem czasu przejazdu (...). ... Ocena wpływu wprowadzenia poboru opłat jest dodatkowo na tyle utrudniona, że część pojazdów ciężarowych (...) mimo docelowych punktów podróży leżących poza Bydgoszczą – ma również rozładunki częściowe w mieście. (...)

(akta kontroli str. 1519-1523)

W Zarządzie nie została wyodrębniona komórka wykonująca zadania w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych. Zadania takie wykonywali pracownicy m.in. Wydziału Przygotowania Inwestycji³³, Wydziału Realizacji Inwestycji³⁴, Wydziału Utrzymania i Ewidencji³⁵, Wydziału Inżynierii Ruchu³⁶, Wydziału Organizacji Transportu³⁷.

(akta kontroli str. 176-201, 203-215)

Urząd Miasta Bydgoszczy poinformował, że w badanym okresie nie przeprowadzał w Zarządzie kontroli w zakresie wykonywania zadań związanych z przeciwdziałaniem niszczeniu dróg przez użytkowników, w tym przez pojazdy przeciążone oraz kontroli stanu technicznego systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów i miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych do ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 132-133)

Z informacji Komendanta Miejskiego Policji w Bydgoszczy wynika, że w badanym okresie funkcjonariusze z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy przeprowadzili 400 kontroli³⁸ na drogach będących w zarządzie ZDMiKP. Nie ujawniono przypadków związanych z przejazdem pojazdów przeciążonych na tych drogach.

(akta kontroli str. 130-131)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

³³ Zgodnie z regulamin organizacyjnym Zarządu wprowadzonym Zarządzeniem nr 40/2017 Dyrektora Zarządu z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, zmienionego Zarządzeniem nr 4/2019 Dyrektora Zarządu z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie zmiany Regulaminu Organizacyjnego Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy - do zadań Wydziału Przygotowanie Inwestycji należało m.in.: planowanie rozwoju układu transportowego miasta, udział w przygotowanie rocznych i wieloletnich planów inwestycyjnych, przygotowanie i weryfikowanie dokumentacji projektowej dotyczącej budowy, rozbudowy i przebudowy układu transportowego miasta, wydawanie opinii dotyczących rozwoju układu transportowego miasta, prowadzenie ewidencji dróg.

³⁴ Do zadań Wydziału Realizacji Inwestycji należało m.in. udział w przygotowaniu rocznych i wieloletnich planów inwestycyjnych w części dotyczącej rozwoju układu transportowego miasta, udział w przygotowywaniu i weryfikacji dokumentacji projektowej dotyczącej budowy, rozbudowy i przebudowy układu transportowego miasta.

³⁵ Do zadań Wydziału Utrzymania i Ewidencji należało m.in.: przygotowanie niezbędnej dokumentacji związanej z bieżącym utrzymaniem dróg, przygotowywanie projektów planów rzeczowych i finansowych – rocznych i okresowych w zakresie bieżącego utrzymania sieci drogowej, nadzór na bieżącym utrzymaniem nawierzchni dróg twardych i chodników, prowadzenie spraw związanych z przeglądami bieżącymi i okresowymi sieci dróg, prowadzenie ewidencji, sporządzanie sprawozdań z zakresu ewidencji dróg, wydawanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych.

³⁶ Do zadań Wydziału Inżynierii Ruchu należało m.in.: prowadzenie zadań związanych z pełnieniem funkcji zarządzającego ruchem na drogach publicznych, ustalanie zasad zarządzania ruchem, obsługa i nadzór centrum sterowania ruchem, kontrola prawidłowości funkcjonowania systemu sterowania ruchem.

³⁷ Do zadań Wydziału Organizacji Transportu należy m.in.: przygotowanie projektu planu transportowego, podejmowanie działań w zakresie realizacji istniejącego planu transportowego i jego aktualizacji. .

³⁸ W tym w 2018 r. 186 kontroli, do 31 października 2019 r. – 214 kontroli.

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd opracował dokumenty programowe dotyczące transportu drogowego na terenie miasta. Plany te uwzględniały zadania związane z eliminacją ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów ładunków masowych lub niebezpiecznych przez tereny zabudowane. W uzgodnieniu z WITD ustalono lokalizację zarówno miejsc kontroli pojazdów, jak i punktów preselekcji wagowej, które zrealizowano we współpracy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. W Zarządzie nie wypracowano systemu identyfikacji szkód powodowanych przez ruch pojazdów przeciążonych, co zdaniem NIK mogło utrudniać prawidłowe określenie skali zjawiska jak i kosztów związanych z usuwaniem jego skutków.

OBSZAR

2. Rzetelność działań podejmowanych przez Zarząd w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych

Opis stanu faktycznego

IBDiM w październiku 2011 r. przeprowadził badanie nawierzchni i konstrukcji drogi celem ustalenia lokalizacji preselekcyjnych wag dynamicznych na terenie Bydgoszczy³⁹. W celu sprawdzenia jakości nawierzchni na odcinku wykonano badania wskaźnika równości IRI, głębokości kolein oraz wielkości ugięć dynamicznych. Kierując się potrzebą jak najlepszej skuteczności pracy tych wag, jako ich lokalizację wybrano miejsca na drogach wlotowych do miasta od północy (w ciągu al. Armii Krajowej – droga krajowa nr 5,) i od południa (al. Jana Pawła II – droga krajowa 25).

(akta kontroli str. 100-125, 688, 938-940)

Zarząd Dróg przystępując do budowy ww. punktów kontroli uzgadniał ich lokalizację oraz parametry techniczne z WITD.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Infrastruktury wyjaśnił, że *rozmieszczenie punktów systemu preselekcji wynika głównie z ustaleń pomiędzy WITD w zakresie potrzeb kontrolnych oraz Zarządem Dróg w zakresie możliwości terenowych. (...)*

(akta kontroli str. 96, 686-690)

W badanym okresie na obszarze miasta funkcjonowały trzy systemy preselekcyjnego dynamicznego ważenia pojazdów⁴⁰ zlokalizowane w ciągu alei Armii Krajowej, Jana Pawła II oraz ulicy Nowotoruńskiej.

Wagi preselekcyjne zlokalizowane w ciągu ulic Armii Krajowej i Jana Pawła II zostały wykonane w ramach projektu „Inteligentne Systemy Kompleksowej Identyfikacji Pojazdów”. Wagi te zostały zainstalowane w ramach porozumienia zawartego pomiędzy Miastem Bydgoszcz z IBDiM 25.08.2011 r. Porozumienie dotyczyło dwóch zadań: zadania nr 1 realizowanego przez Zarząd Dróg obejmującego m.in. remont i naprawę nawierzchni ul. Armii Krajowej i ul. Jana Pawła II w rejonie instalacji wagi preselekcyjnej⁴¹, zapewnienia parametrów wyremontowanej nawierzchni⁴², zadania nr 2 realizowanego przez IBDiM obejmującego zakup i instalację wagi preselekcyjnej na dwa pasy ruchu wraz z niezbędną infrastrukturą teleinformatyczną. Zarząd Dróg pokrył 100% kosztów określonych w zadaniu nr 1. Koszty utrzymania, konserwacji, naprawy oraz prawidłowego funkcjonowania wagi preselekcyjnej z infrastrukturą teleinformatyczną przez 5 lat od daty zakończenia instalacji ponosił IBDiM. Koszty utrzymania, konserwacji, naprawy oraz utrzymania parametrów przez 5 lat od zakończenia zadania ponosił Zarząd. Wagi zostały oddane do użytku 2.12.2011 r. Koszty

³⁹ Łączna kwota za wykonanie badań nawierzchni i konstrukcji drogi wyniosła 49 200 zł.

⁴⁰ Dalej: system preselekcji, WIM lub ISKIP-WIM.

⁴¹ W odległości minimum 100 metrów przed i 50 metrów za miejscem instalacji wagi preselekcyjnej.

⁴² W tym geometrii drogi i nachylenia podłużnego < 2% i nachylenia poprzecznego < 3%.

remontu i wymiany nawierzchni poniesione przez Zarząd w 2011 r. wyniosły 188 647 zł w przypadku ulicy Armii Krajowej i 631 568 zł w przypadku ul. Jana Pawła II.

(akta kontroli str. 688-690, 692, 911-912, 918-922, 938-940, 941-943, 1007-1011)

Zarząd podejmował działania zmierzające do przejęcia systemów preselekcji zlokalizowanych przy ulicach Armii Krajowej i Jana Pawła II występując do IBDM⁴³ o ich bezpłatne przekazanie. W związku z zapisami ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych⁴⁴ nie było możliwe nieodpłatne przekazanie preselekcyjnego systemu ważenia. Umową nr 03/NA/2018 zakupu systemu preselekcyjnego ISKIP-WIM oraz usług zbierania danych z automatycznych stacji pomiarów ruchu zawartą 29.06.2018 r. IBDiM przeniósł na rzecz Miasta Bydgoszczy własność systemu preselekcji dla ulic Armii Krajowej i Jana Pawła II oraz dokumentacji (zestaw dokumentów technicznych wymaganych dla urządzeń objętych umową) – za kwotę 30 000 zł (netto). IBDiM zobowiązał się do utrzymywania, w okresie 24 miesięcy możliwości korzystania z serwerów obsługujących system. Przekazanie urządzeń systemu preselekcji ISKIP-WIM do eksploatacji i na majątek Miasta Bydgoszcz nastąpiło 3.08.2018 r. Do dnia przekazania systemu preselekcji Zarząd nie ponosił żadnych dodatkowych kosztów utrzymania w sprawności wag preselekcyjnych w ciągu Armii Krajowej i Jana Pawła II.

(akta kontroli str. 54-55, 688-690, 910-913, 1018-1021, 1034, 1036-1038, 1049-1057, 1063-1067, 1073)

Instalacja wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Nowotoruńskiej była jednym z elementów zadania pn. „Przebudowa ul. Nowotoruńskiej na odcinku od ul. Hutniczej do granicy miasta Bydgoszczy – ETAP II”⁴⁵. System preselekcji w ciągu ulicy Nowotoruńskiej został wybudowany w ramach umowy nr 134/TI/2012 zawartej 30.08.2012 r. pomiędzy Zarządem, a IBDiM. Przedmiot umowy obejmował realizację dwóch zadań – pierwszego, realizowanego przez Zarząd Dróg, dotyczącego m.in. wykonania przyłącza energetycznego, zapewnienia tymczasowej obsługi organizacji ruchu oraz drugiego, realizowanego przez IBDiM, dotyczącego instalacji systemu wag preselekcyjnych. Zarząd sfinansował koszty związane z instalacją wagi preselekcyjnej w wysokości 430 500 zł. Waga została oddana do użytku 15.11.2012 r.

(akta kontroli str. 689, 912, 721-724, 923-929)

Umowa 134/TI/2012 zawarta 30.08.2012 r. z IBDiM przewidywała również realizację przez Instytut badań naukowych w ramach projektu realizowanego przez IBDiM, z wykorzystaniem systemu preselekcyjnego. Zakres badań obejmował m.in. badania ilościowe i jakościowe rzeczywistej masy całkowitej oraz rzeczywistych nacisków osi pojazdów poruszających się po drogach miasta, badania wpływu ruchu ciężkiego na stan i zachowanie nawierzchni drogowej przekazywane w formie raportów. Zarząd podejmował działania⁴⁶ zmierzające do przekazania raportów z prac badawczo-rozwojowych; również celem wszczęcia procedury przejęcia na majątek trwały Zarządu instalacji i urządzeń preselekcyjnego systemu przy ul. Nowotoruńskiej. Zarząd⁴⁷ informował IBDiM o konieczności dokonania w trybie pilnym bezusterkowego odbioru, kompletnego i prawidłowo funkcjonującego

⁴³ M.in. pismami z 08.09.2017 r., 9.11.2017 r., 24.08.2017 r., 10.01.2017 r.

⁴⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 1350 ze zm.

⁴⁵ Zadanie obejmowało m.in. przebudowanie ulicy na długości 4 201 m.

⁴⁶ Pismami z 3.11.2016 r., 6.12.2016 r., 13.07.2017 r., 9.11.2017 r., 23.11.2017 r., 9.01.2018 r., 5.03.2018 r., 16.04.2018 r. Zarząd wzywał IBDiM do przekazania raportów z prac badawczo-rozwojowych (bądź pełnych raportów, bądź raportów zgodnych z zakresem badań naukowych).

⁴⁷ Pismami z 23.10.2018 r., 3.12.2018 r., 8.02.2019 r., 4.12.2019 r.

systemu wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Nowotoruńskiej oraz o konieczności przekazania dokumentacji wykonawczej i powykonawczej urządzeń i instalacji. Do czasu zakończenia kontroli NIK waga preselekcyjna zlokalizowana w ciągu ulicy Nowotoruńskiej nie została przekazana przez IBDiM Zarządowi.

(akta kontroli str. 54-55, 689, 740-744, 993-997, 1032-1036, 1044-1045, 1051, 1057, 1059, 1069, 1074, 1128, 1438-1517)

IBDiM pismem z 08.10.2018 r. przesłał raporty końcowe⁴⁸ z badań systemów preselekcyjnych systemów wagowych w Bydgoszczy, stwierdzając, że wyniki badań zawarte w raportach okresowych i pozyskane z aparatury pomiarowej systemu ISKIP są poprawne, a Zarząd pismem z dnia 23.10.2018 r. odebrał i przyjął na stan przesłane raporty.

(akta kontroli str. 1032-1033, 1438-1517)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „wyniki badań i danych pochodzących z raportów z prac badawczo – rozwojowych są ogólnodostępnym źródłem informacji w ZDMiKP tak jak inne dane pochodzące z systemów zainstalowanych na terenie miasta Bydgoszczy. Służą one w bieżącej pracy pracownikom ZDMiKP. W chwili obecnej nie jesteśmy w stanie wskazać konkretnego przykładu ich wykorzystania ponieważ nie monitorujemy dostępu do tych danych. Ostatnie wglądy do tej dokumentacji były w trakcie spotkania z przedstawicielami GDDKiA i ich Wykonawcami związanym z budową drogi ekspresowej S-5, w celu wskazania że takie dane mamy i łatwo będziemy mogli wskazać wzrost liczby przejazdów w okresie trwania budowy S5.”

(akta kontroli str. 42, 47)

Z przekazanych raportów z prac badawczo-rozwojowych⁴⁹IBDIM wynikało, że w 2017 r. odpowiednio w przypadku ulic Armii Krajowej, Nowotoruńskiej, Jana Pawła największy odsetek przekroczeń dopuszczalnej masy całkowitej mieścił się w zakresie od 38 ton do 40 ton i wynosił odpowiednio 58%⁵⁰, 45%⁵¹, 58%⁵² badanych pojazdów.

(akta kontroli str. 1438-1517)

Zarząd 14.09.2018 r. podpisał porozumienie z N(...), w ramach którego w zamian za możliwość prowadzenia badań z wykorzystaniem stacji dynamicznego ważenia pojazdów, N(...) przyjęła na siebie obowiązki m.in. przeglądu instalacji, dostawy oraz instalacji 4 czujników ważenia – dla ul. Jana Pawła; dostawy oraz instalacji nowego komputera wagowego, dostawy i instalacji czujników temperatury drogi – dla ul. Armii Krajowej; dostawy oraz instalacji nowego komputera wagowego oraz dostawy i instalacji czujników temperatury drogi; przygotowania systemu N(...) do agregacji oraz prezentacji danych importowanych ze stacji dynamicznego ważenia pojazdów. W ramach porozumienia Zarząd został zobowiązany do pokrywania kosztów energii elektrycznej niezbędnej na zasilanie systemów ważenia pojazdów.

(akta kontroli str. 988-990)

⁴⁸ Pismem z 9.05.2018 r. IBDiM przekazał elektroniczną wersję raportów końcowych z prac badawczych. Zarząd pismami z 25.06.2018 r., 11.09.2018 r., zwracał się o przekazanie raportów z przeprowadzonych przez IBDiM prac badawczo-rozwojowych (poprawionych bądź w formie elektronicznej). Pismami z dnia 18.12.2017 r. i 03.09.2018 r. informował o występujących w przekazanych raportach nieprawidłowościach.

⁴⁹ Statystyki zostały wygenerowane z systemu ISKIP-WIM w Bydgoszczy na ulicy Nowotoruńskiej, alei Jana Pawła II, alei Armii Krajowej. System zbierał i zliczał dane automatycznie przez 7 dni w tygodniu 24 godziny na dobę. System umożliwiał pomiar masy całkowitej pojazdu.

⁵⁰ 31% badanych pojazdów przekroczyło następny próg tonażowy od 40 ton do 42 ton. Pozostałe badane pojazdy uzyskały tonaż powyżej 42 ton, co stanowi 7% oraz powyżej 44 ton, co stanowi 4%.

⁵¹ 16% badanych pojazdów przekroczyło następny próg tonażowy od 40 ton do 42 ton. Pozostałe badane pojazdy uzyskały tonaż powyżej 42 ton, co stanowi 6% oraz powyżej 44 ton, co stanowi 33%.

⁵² 33% badanych pojazdów przekroczyło następny próg tonażowy od 40 ton do 42 ton. Pozostałe badane pojazdy uzyskały tonaż powyżej 42 ton, co stanowi 3,5% oraz powyżej 44 ton, co stanowi 5,5%

Pracownicy Zarządu posiadali dostęp do systemu N(...) BackOffice, na podstawie ww. porozumienia. N(...) udostępniła konta użytkowników BackOffice Zarządowi oraz WITD.

(akta kontroli str. 37-38)

Zarząd 3.02.2019 r. podpisał umowę z N(...) na usługę świadczenia bieżącego utrzymania w pełnej sprawności technicznej, wymaganej kalibracji, aktualizacji zainstalowanego oprogramowania N(...) oraz wsparcia techniczno-merytorycznego dla wag ważenia preselekcyjnego⁵³. Do dnia 12.12.2019 r. Zarząd wydatkował w związku z realizacją tej umowy 75 387 zł.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) Po 31.12.2019 roku planujemy dalej utrzymywać w sprawności wagi poprzez podpisanie umowy utrzymaniowej. Obecnie finalizujemy prace związane z przygotowaniem PFU dot. nowej umowy utrzymaniowej na bieżące utrzymanie wag preselekcyjnych. Planujemy podpisać umowę najpóźniej w styczniu 2020 roku.”

(akta kontroli str. 42, 1006, 1665-1669)

Dyrektor Zarządu w sprawie zapewnienia utrzymania systemów wag preselekcyjnych, w tym napraw wykrytych nieprawidłowości przy ich działaniu, po zakończeniu pięcioletnich gwarancji funkcjonalnych i okresu trwałości projektu, a przed zawarciem 03.02.2019 r. umowy z N(...) wyjaśnił, że (...) w (...) porozumienia z IBDiM od czasu instalacji systemów wagowych WIM ich bieżącym utrzymaniem zajmował się Instytut (...). Po zakończeniu pięcioletnich gwarancji (...) ZDMiKP wielokrotnie pisemnie zwracał się do IBDiM celem przejęcia systemów wag preselekcyjnych na swój stan celem dalszego ich utrzymania. Proces przejęcia (przekazania przez IBDiM) wag trwał bardzo długo, a ponadto miał być potwierdzony w zakresie sprawności urządzeń przez WITD. W całym okresie od zakończenia trwania Umowy i porozumienia ZDMiKP traktował sprawę za otwartą i wszelkie usterki bieżące przekazywał do IBDiM jako do jednostki, która nie wywiązała z pierwotnych ustaleń. IBDiM podejmował prawdopodobnie dalsze akcje serwisowe w zakresie utrzymania sprawności wag ponieważ nie docierały do nas informacje z WITD o braku reakcji IBDiM na wystąpienia ZDMiKP czy też własne WITD. Dopiero po finalizacji i przekazaniu raportów przez IBDiM w III kwartale 2018 roku ZDMiKP podjął dalsze działania, związane z zapewnieniem dalszego funkcjonowania systemu WIM podpisując bezkosztowe porozumienie z firmą N(...) na wymianę urządzeń obsługujących wagi WIM (...) gwarantującą odpowiednią sprawność systemu kontroli pojazdów przeciążonych i działania wag WIM oczekivaną przez WITD. (...) Wagi preselekcyjne na ulicy Jana Pawła II i Armii Krajowej oficjalnie zostały przejęte na własność (...) 3.08.2018r przy współudziale z WITD i od tej pory mogliśmy zacząć podejmować kolejne kroki w sprawie profesjonalnego utrzymania. Niestety w przypadku ul. Nowotoruńskiej pomimo wielu naszych wystąpień do IBDiM do dnia dzisiejszego system nie został jeszcze formalnie przekazany ZDMiKP przez IBDiM wraz z przekazaniem dokumentacji wykonawczej i powykonawczej. Zostały tylko odebrane raporty z prac badawczych w dniu 23.10.2018r. (...)

(akta kontroli str. 52, 54-55)

Bieżące utrzymanie wszystkich wag tj. WIM (3 szt.) i wagi stacjonarnej dynamicznej do dnia 31.12.2019 roku objęto Umową nr 130/UE/2019 powierzając zadanie N(...).

(akta kontroli str. 1665-1669)

Dla wagi preselekcyjnej zlokalizowanej w ulicy Jana Pawła II (jezdnia w kierunku Gdańska) przygotowano punkt kontroli do ważenia zlokalizowaną przy tej samej

⁵³ Oraz dla wagi stacjonarnej w ciągu ul. Armii Krajowej.

ulicy przy jezdni (w kierunku Konina) z możliwością zawrócenia pojazdu na skrzyżowaniu Kujawska – Brzozowa, odległość całkowita wyniosła ok. 1900 m. Dla tej wagi przygotowano zatokę do ważenia (wagi dynamicznej) zlokalizowaną przy ul. Armii Krajowej (przy jezdni w kierunku Gdańska) odległość całkowita wynosi ok. 8570 m.

Dla wagi preselekcyjnej zlokalizowanej w ciągu ulicy Armii Krajowej (jezdni w kierunku Konina) przygotowano zatokę do ważenia zlokalizowaną przy tej samej ulicy przy jezdni (w kierunku Gdańska) z możliwością zawrócenia pojazdu na skrzyżowaniu Armii Krajowej – Wyszyńskiego – Kamienna, odległość całkowita wynosi ok. 6675 m. Dla tej wagi przygotowano zatokę do ważenia zlokalizowaną przy ul. Armii Krajowej (przy jezdni w kierunku Gdańska) odległość całkowita wynosi ok. 8570 m. Dla wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Nowotoruńskiej odległość od punktu preselekcji do punktu kontroli zlokalizowanego przy tej samej ulicy wynosi około 1680 m. Pomędzy wskazanymi poszczególnymi punktami preselekcji oraz wskazanymi dla nich miejscami do ważenia występują skrzyżowania umożliwiające pojazdom ciężarowym uniknięcie kontroli pomiędzy punktem preselekcji, a punktem kontroli, jeżeli pojazd wytypowany nie będzie konwojowany do punktu ważenia przez właściwe służby.

(akta kontroli str. 46-47, 693, 686-690)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) Lokalizacja wskazanych miejsc niejednokrotnie w tak znacznym oddaleniu od wag (...) miała na celu (tak wtedy to nam uzasadniano) uzyskanie odpowiedniej zwłoki czasowej na przygotowanie kontrolujących inspektorów przygotowujących akcję ważenia (przekaz informacji z wag WIM z centrali WITD do inspektorów terenowych trwa pewien okres czasu), a sam wytypowany pojazd ciężarowy miał być zawsze wcześniej wyłapany na trasie przejazdu i doprowadzany od punktów preselekcyjnych WIM do miejsca ważenia w asyście lotnego patrolu WITD lub Policji.”

(akta kontroli str. 46-47)

W badanym okresie na obszarze miasta⁵⁴ były cztery punkty dostosowane do kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków na osie⁵⁵:

- punkt kontroli przy alei Jana Pawła. Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze krajowej nr 5, 25 (w kierunku wyjazdowym) przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi. Punkt był dostosowany do przenośnych wag do pomiarów statycznych i dynamicznych, posiadał wbudowane zagłębienie do wag przenośnych o wysokości 40 mm⁵⁶. Punkt został oddany do użytku w grudniu 2011 r., wysokość nakładów poniesionych na jego budowę wyniosła 1 209 320 zł;
- punkt kontroli przy ulicy Szubińskiej. Punkt został zlokalizowany przy drodze wojewódzkiej 223, przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi. Punkt był dostosowany do przenośnych wag do pomiarów statycznych, posiadał wbudowane zagłębienie do wag przenośnych o wysokości 40 mm⁵⁷. Punkt został oddany do użytkowania w grudniu 2011 r., a wysokość nakładów poniesionych na jego budowę wyniosła 478 295 zł;

⁵⁴ W jego granicach administracyjnych.

⁵⁵ Dalej: punkt kontroli pojazdów.

⁵⁶ Powierzchnia do kontroli: około 60m x 8 m.

⁵⁷ Powierzchnia do kontroli: około 8,5m x 60m.

- punkt kontroli przy ulicy Nowotoruńskiej. Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze powiatowej 1547C przy odcinku drogi dwujezdniowej o jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem. Punkt był dostosowany do przenośnych wag do pomiarów statycznych, posiadał wbudowane zagłębienie do wag przenośnych o wysokości 40 mm⁵⁸. Punkt został oddany do użytkowania w listopadzie 2011 r., a zatoka do kontroli pojazdów została wykonana podczas realizacji I etapu modernizacji ulicy Nowotoruńskiej na odcinku od ul. Planu 6-letniego do ul. Hutniczej. Wysokość nakładów poniesionych na modernizację ulicy w tym odcinku wyniosła 4 979 723 zł;
- punkt kontroli przy alei Armii Krajowej (w kierunku wyjazdowym) wyposażony w wagę stacjonarną. Punkt kontroli został zlokalizowany przy drodze krajowej nr 5, przy odcinku drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Było to stanowisko do ważenia pojazdów o nawierzchni utwardzonej betonem, posiadające oddzielne wjazdy i wyjazdy poza jezdniami głównymi. Punkt był wyposażony w wagę stacjonarną do wykonywania pomiarów dynamicznych⁵⁹, a powierzchnia do kontroli wyniosła około 75m x 5m. Punkt został oddany do użytkowania w grudniu 2015 r., a wysokość nakładów poniesionych na jego budowę wyniosła 678 298 zł.

(akta kontroli str. 686-687, 692-693, 910-987)

W ramach realizacji inwestycji przebudowy ul. Grunwaldzkiej zostanie wybudowane stanowisko ważenia pojazdów⁶⁰ oraz waga preselekcyjnego ważenia pojazdów. Planuje się lokalizację wagi preselekcyjnej na dwóch pasach ruchu w kierunku Bydgoszczy. WITD pozytywnie zaopiniował miejsce ważenia pojazdów oraz projekt stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów w ciągu tej ulicy. Przewidywany czas oddania punktu kontroli i wagi do użytku to sierpień 2020 r.

(akta kontroli str. 688-692)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) „*Miasto w ramach obecnie prowadzonej inwestycji na Grunwaldzkiej buduje wagę WIM oraz miejsce do ważenia dla WITD bez wyposażenia go w stacjonarną wagę dynamicznego ważenia pojazdów. Realizacja takiej wagi w przyszłości we wskazanej lokalizacji jest możliwa, jednak zadanie to warunkowane jest trwałością projektu obecnej realizacji oraz dostępnością środków finansowych na ten cel w budżecie Miasta Bydgoszczy.*”

(akta kontroli str. 37-38)

Zarząd przystępując do budowy punktów kontroli uzgadniał ich lokalizację oraz parametry techniczne z WITD.

(akta kontroli str. 47, 96, 687)

Dyrektor Zarządu w sprawie zabezpieczenia miasta przed napływem nadmiernie obciążonych pojazdów ciężarowych wyjaśnił, że „(...) *Wszystkie działania podejmowane przez ZDMiKP wynikały ze ścisłej współpracy z WITD oraz były wynikiem oczekiwań tej jednostki kierowanej do ZDMiKP. Obecnie WITD prowadzi kontrole nadmiernie obciążonych pojazdów ciężarowych w terenie z wykorzystaniem miejsc do ważenia oraz wag WIM w obrębie naszego miasta i nie wpływają do Nas dodatkowe zgłoszenia pilnej rozbudowy obecnych miejsc. W kwestii skuteczności ochrony Miasta przed napływem pojazdów przeciążonych należy zwrócić się*

⁵⁸ Powierzchnia do kontroli: około 40 m x 5 m.

⁵⁹ Waga stacjonarna V.M 1.2 TENZOVAHY.

⁶⁰ Pismem z 8 września 2016 r. WITD zwrócił się w związku z planowaną przebudową ulicy Grunwaldzkiej o wyposażenie stanowiska do kontroli mas i nacisków osi pojazdów w wagę stacjonarną do ważenia pojazdów w ruchu. Zarząd wskazał, że wyposażenie punktu w sposób odmienny od zakładanego spowoduje konieczność znaczących korekt w dokumentacji projektowej, a taki wydatek nie był uwzględniany we wniosku o dofinansowanie, stąd może być wydatkiem niekwalifikowanym.

bezpośrednio do WITD, który ma największą wiedzę w tym zakresie. ZDMiKP wyszedł z założenia, że jako Zarządca drogi będzie pomagał infrastrukturalnie WITD w zakresie narzędzi do skutecznych kontroli, a tym samym zagrożeń związanych z wpływem nadmiernie obciążonych pojazdów ciężarowych do Miasta.”

(akta kontroli str. 42, 46)

W celu ochrony dróg i eliminacji z ruchu pojazdów nadmiernie obciążonych ZDMiKP zawarł 5.02.2016 r. z WITD porozumienie dotyczące wykorzystywania przez WITD dynamicznego systemu ważenia pojazdów ciężarowych⁶¹ zlokalizowanego w alei Armii Krajowej i współpracy w sprawie monitorowania obciążenia dróg na terenie miasta Bydgoszczy. Zarząd oddał do użytkowania⁶² miejsce wyposażone w kompletny system dynamicznego ważenia pojazdów ciężarowych. System był przeznaczony do kontroli wszystkich parametrów wagowych ciężkich pojazdów ciężarowych, w szczególności do kontroli masy całkowitej, obciążenia osi i równomierności obciążenia samochodów ciężarowych. Wagi posiadały homologację Czeskiego Instytutu Metrologii zatwierdzenie przez Główny Urząd Miar. Zawartym porozumieniem Zarząd został zobowiązany do wykonywania legalizacji zainstalowanych w punkcie kontrolnym urządzeń pomiarowych, zapewnienia utrzymania i konserwacji elementów systemu. WITD został zobowiązany do wprowadzenia punktu kontroli do swoich planów kontroli i realizowania działań kontrolnych przy tej lokalizacji oraz nakazywania pojazdom przeciążonym przeładunek bezpośrednio przy miejscu ważenia – w celu ochrony dróg przed dalszym ich niszczeniem. Dla wagi samochodowej zainstalowanej w al. Armii Krajowej, uzyskano świadectwo legalizacji od 15.12.2015 r.-31.12.2017 r. W dniu 30.10.2017 r. wydano świadectwo legalizacji ponownej, ważne do dnia 31.10.2019 r., po tym terminie nie uzyskano kolejnego świadectwa legalizacji.

(akta kontroli str. 541, 548-549, 745-762, 1399-1400, 1406-1437)

Zarząd pismem z 9.08.2016 r. przekazał WITD dane niezbędne dla określenia tras przejazdów pojazdów nienormatywnych przez miasto w kierunku punktu kontrolnego przy alei Armii Krajowej wskazując na obowiązujące zasady⁶³, przekazując informacje o ograniczeniach na trasach ze względu na infrastrukturę drogową w mieście. WITD 23.01.2020 r. zaktualizował przekazane dane.

(akta kontroli str. 1673-1680)

W badanym okresie na ulicach Szubińskiej, Jagiellońskiej i Focha obowiązywały, wprowadzone przez Zarząd ograniczenia tonażowe dla tranzytu przez Bydgoszcz. Na ulicy Jagiellońskiej i Focha⁶⁴ z uwagi na konieczność wyeliminowania pojazdów ciężarowych o masie powyżej 10 ton z zabytkowego obszaru miasta, wprowadzono ograniczenia tonażu do 10 ton. Na ul. Szubińskiej wprowadzono ograniczenie tonażowe do 10 ton.

(akta kontroli str. 851-908)

Zarząd zwracał się do WITD o przeprowadzanie kontroli w zakresie egzekwowania ograniczeń tonażowych⁶⁵, podjął działania w celu przygotowania projektu stałej

⁶¹ W załączniku do porozumienia tj. w podręczniku użytkownika opisano szczegółowo wagę kontrolną typu VM-1.2 przeznaczoną przede wszystkim do kontroli wszystkich parametrów wagowych ciężkich pojazdów ciężarowych, które podlegają ważeniu w czasie przejazdu.

⁶² 22.12.2015 r.

⁶³ M.in. przejazd porą nocną (tj. w godzinach 23-4), przejazd tylko dla zestawu, który powinien być pilotowany przez dwóch pilotów, zestaw powinien poruszać się prędkością nie większą niż 10 km/h.

⁶⁴ Od ronda Jagiellonów do ul. Królowej Jadwigi.

⁶⁵ Pismem z dnia 2.02.2017 r. Zarząd zwrócił się do WITD o przeprowadzanie cyklicznych kontroli pojazdów przekraczających dopuszczalne masy w rejonie ulic zamkniętym ograniczeniami – ul. J. Bronikowskiego – Mińska (w związku z zamknięciem z przyczyn technicznych dla ruchu kołowego mostu w ciągu ul. J. Bonikowskiego oraz w związku ze zlokalizowaniem obiektu mostowego oznakowanego znakami B-18 tj. zakazem wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 15 t.). Pismem z 26.07.2018 r. Prezydent

organizacji ruchu (ustawienie słupków w celu fizycznego zablokowania przejazdu pojazdów przy wadze stacjonarnej przy alei Armii Krajowej⁶⁶). ZDMiKP prowadził korespondencję z WITD w sprawie lokalizacji kolejnej wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Fordońskiej⁶⁷. Zwrócił się m.in. z zapytaniem⁶⁸ o potrzeby dotyczące dalszych działań związanych z lokalizacją wag preselekcyjnych w ujęciu kordonowego zabezpieczenia Bydgoszczy przed napływem nadmiernie obciążonych pojazdów ciężarowych. W odpowiedzi na ww. pismo WITD wskazał, że budowa wagi na odcinku drogi, na którym brakuje stanowiska do administracyjnej kontroli mas i nacisków nie przyniesie pożądanych efektów⁶⁹.

(akta kontroli str. 541-547, 550-552, 690, 1399-1400)

WITD zgłaszał Zarządowi potrzeby w zakresie modernizacji punktów kontroli, m.in. wnioskował w piśmie z 24.06.2019 r. o dostosowanie wnęki wagowej na stanowisku kontrolnym przy Al. Jana Pawła II do dwóch nowych typów urządzeń ważących⁷⁰ (Zarząd Dróg zrealizował zgłoszoną potrzebę do 12.11.2019 r.⁷¹) oraz o przygotowanie równego i utwardzonego miejsca do ustawienia pojazdu służbowego WITD na wysokości wnęk na wagi na stanowisku kontroli mas i nacisków osi pojazdów przy ul. Nowotoruńskiej⁷² (Zarząd zrealizował zgłoszoną potrzebę do 18.10.2019 r.⁷³).

(akta kontroli str. 687-688, 763-812)

W badanym okresie Zarząd w celu eliminacji ruchu pojazdów ciężarowych m.in. wprowadzał stałe i czasowe organizacje ruchu⁷⁴.

Miasta Bydgoszczy zwrócił się o przeprowadzenie częstych kontroli ruchu drogowego w Bydgoszczy w zakresie sprawdzania masy przejeżdżających pojazdów i bezwzględne nakładanie kar względem kierowców łamiących obowiązujące przepisy; w tym samym piśmie Prezydent zwrócił się o przeprowadzenie kontroli na drogach gminnych na osiedlu Błonie, w szczególności na ul. Schulza i Stawowej i nakładanie kar względem kierowców pojazdów przekraczających dopuszczalne naciski osi (w związku z omijaniem przez pojazdy Białe Błota, Stryzek gdzie znajduje się system płatnej drogi dla pojazdów ciężarowych). Pismem z 30.09.2018 r. Zarząd zwrócił się o przeprowadzenie kontroli w zakresie sprawdzania masy pojazdów przejeżdżających ul. Witebską i bezwzględne nakładanie kar na kierowców łamiących obowiązujące przepisy⁶⁵ (w związku z informacją mieszkańców o wzmożonym ruchu pojazdów ciężarowych). W dniach 23.01.2019 r. do 29.01.2019 r. zostały wykonane przez WITD pomiary ruchu na ul. Toruńskiej; takie pomiary w dniach zostały również wykonane przez Zarząd; analiza tych wyników została przekazana na spotkaniu koordynacyjnym zespołu ds. inżynierii ruchu do wiadomości Policji i Straży Miejskiej z prośbą o zwiększenie kontroli w rejonie ul. Toruńskiej.

⁶⁶ Ustawienie słupków miało na celu uniemożliwienie niekontrolowanego przejazdu pojazdów, który mógłby spowodować rozkalibrowanie lub stałe uszkodzenie pomostu wagowego zlokalizowanego w ciągu tej ulicy.

⁶⁷ Droga krajowa nr 80.

⁶⁸ W piśmie z 20.05.2016 r. ZDMiKP wskazał, że dla pełnego zabezpieczenia Bydgoszczy byłaby konieczna lokalizacja wagi preselekcyjnej na ul. Fordońskiej i zwrócił się z prośbą o wskazanie najbardziej optymalnej lokalizacji takiej wagi na ul. Fordońskiej w odniesieniu do całego systemu już funkcjonujących wag preselekcyjnych.

⁶⁹ Ponadto WITD wskazał, że z obserwacji funkcjonariuszy ITD wynika, że natężenie ruchu pojazdów ciężarowych wjeżdżających do miasta ul. Fordońską nie jest duże.

⁷⁰ Tj. wag przenośnych do pomiarów statycznych SAW 10C/III, wag przenośnych do pomiarów dynamicznych WWS.

⁷¹ Modernizacja wnęk wagowych została wykonana w terminie od 01.10.2019 r. do 18.10.2019 r., a zastosowana technologia wymagała wyłączenia zatoki na czas wiązania zastosowanego betonu do dnia 12.11.2019 r. Dodatkowo Zarząd 2.12.2019 r. uzupełnił oznakowanie poziome zatoki. Łączna kwota wydatkowana na ww. działania wyniosła 6 375 zł.

⁷² Potrzeba została zgłoszona w związku z pozyskaniem i użytkowaniem dwóch nowych typów urządzeń ważących pozyskanych i stosowanych przez WITD, tj. wag przenośnych do pomiarów statycznych SAW 10C/III, wag przenośnych do pomiarów dynamicznych WWS.

⁷³ Prace zostały zrealizowane w terminie od 1.10.2019 r. do 18.10.2019 r. Nawierzchnia została wykonana z wiórków bitumicznych, sfinansowana ze środków na wydatki bieżące Zarządu – 2 331 zł.

⁷⁴ W tym na ul. Witebskiej i Wyszogrodzkiej (wprowadzenie oznakowania dotyczącego ograniczenia tonażowego projektem stałej organizacji ruchu PS125-2018 dla ochrony infrastruktury i mieszkańców pobliskich osiedli mieszkaniowych), ul. Witebskiej (zmiana ograniczenia tonażowego i uspokojenie ruchu projektem stałej organizacji ruchu PS161-2019 dla ochrony infrastruktury i mieszkańców pobliskich osiedli mieszkaniowych), Wyczółkowskiego i Karłowicza (wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów ciężarowych projektem stałej organizacji ruchu PC664-2019 dla ochrony infrastruktury i mieszkańców pobliskich osiedli mieszkaniowych), Kujawskiej (wprowadzenie zmiany przebiegu drogi krajowej nr 25 oraz ograniczenia tonażowego projektem

(akta kontroli str. 1272-1280, 1524-1530)

Zarząd w celu ograniczenia skutków ruchu pojazdów ciężarowych na obszarze miasta wzywał wykonawców do zmian obsługi placu budowy⁷⁵ oraz do dokonywania odbudowy powstałych zniszczeń lub uszkodzeń w pasie drogowym⁷⁶. Zarząd zawarł w badanym okresie umowę z Ministrem Obrony Narodowej w związku z realizacją inwestycji niedrogowej⁷⁷ na dostosowanie infrastruktury do ruchu pojazdów wojskowych. Ustalono szczegółowe warunki przygotowania i realizacji inwestycji drogowej służącej zapewnieniu swobodnej obsługi komunikacyjnej ww. inwestycji niedrogowej⁷⁸. Zarząd w badanym okresie nie zawierał innych umów czy porozumień z podmiotami realizującymi inwestycje na terenie miasta - w celu ustalenia zasad korzystania z dróg, a także zobowiązań związanych z utrzymaniem dróg.

(akta kontroli str. 418-493, 1272-1398)

Zarząd podczas realizacji inwestycji związanej z realizacją drogi ekspresowej S-5⁷⁹ wokół miasta Bydgoszczy podejmował działania dla ograniczenia ruchu pojazdów przeciążonych na obszarze miasta, w tym występował do GDDKiA z pismami w sprawie zabezpieczenia interesu zarządców dróg publicznych po których miały odbywać się ruch pojazdów budowy, występował do wykonawców poszczególnych odcinków drogi o przedstawienia prognozy natężenia pojazdów ciężkich oraz szacunkowych wielkości mas transportowych i sprzętu budowlanego przewidzianych dla poszczególnych odcinków dróg lokalnych.

(akta kontroli str. 484-540, 1262-1271)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że działania podjęte przez Zarząd „w 2016 r. w zakresie ochrony dróg na terenie m. Bydgoszczy przed ich ewentualnym zniszczeniem pojazdami budowy drogi S5 (prawdopodobnymi pojazdami przeciążonymi przewożącymi materiały sypkie trudne do sprawdzenia przez WITD) przyniosła oczekiwane wyeliminowanie pojazdów ciężarowych związanych z budową drogi S5 w latach kolejnych tj. 2017 – 2019. Wykonawcy drogi S5 rozwiązali dostawy w inny sposób, koncepcje etapowania przebudowywanych istotnych fragmentów drogi zostały realizowane z wykorzystaniem przejazdu jezdniami tymczasowymi po śladzie obwodnicy Bydgoszczy, a składowiska materiałów sypkich, węzły betoniarskie zostały również zlokalizowane na działkach dzierżawionych przyległych bezpośrednio do budowy S5. (...) Tym samym w okresie od 2016 r. do dnia dzisiejszego ZDMiKP stoi na straży własnej infrastruktury drogowej, w szczególności chroniąc drogi gminne niedostosowane do przejazdu pojazdów ciężarowych przekraczających 8t/oś.(...)”.

(akta kontroli str. 1262-1263)

czasowej organizacji ruchu PC300-2019 dla ochrony infrastruktury i mieszkańców pobliskich osiedli mieszkaniowych).

⁷⁵ Pismem z 1.10.2019 r wnoskowano do wykonawcy o obsługę placu budowy obiektów na terenie po starym Torbydzie z wyłączeniem ulic ruchu lokalnego tj. Wyczółkowskiego, Karłowicza w celu wyeliminowania przejazdu pojazdów tymi ulicami; w tym przypadku wprowadzono dodatkowo zmianę organizacji ruchu poprzez ograniczenia tonażowe celem ochrony ww. ulic.

⁷⁶ Pismem z 22.01.2019 r. Zarząd poinformował wykonawcę o konieczności dokonania odbudowy zniszczeń, na własny koszt i po uzgodnieniu technologii ich wykonania z Zarządem; taka informacja została również zawarta w piśmie Zarządu do wykonawcy z 14.12.2018 r.

⁷⁷ Pn. „Budowa kompleksu wojskowego na potrzeby 3. Batalionu Łączności NATO (3NSB)”.

⁷⁸ Planowana inwestycja drogowa będzie obejmowała swoim zakresem przebudowę skrzyżowania ulicy Żwirki i Wigury z ul. Bronisława Potockiego i Strzelecką wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu na koszt Inwestora – MON.

⁷⁹ Podczas realizacji prac na drodze S5, Zarząd pozytywnie zaopiniował projekt czasowej organizacji ruchu, przedstawiony przez firmę LAPIS, dotycząca zamknięcia drogi powiatowej nr 1529C z uwagami m.in. w związku z docelowym zamknięciem wlotu ul. Kormoranów na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką niemożliwe było doprowadzenie objazdu opisaną ulicą (dot. skrzyżowania nr 2 i 10), ponadto niedopuszczalne było prowadzenie objazdu drogami gminnymi zlokalizowanymi na terenie m. Bydgoszczy.

W badanym okresie Zarząd organizował⁸⁰ posiedzenia Zespołu Koordynacyjnego ds. Inżynierii Ruchu, w których udział brali pracownicy wydziałów technicznych ZDMiKP, przedstawiciele Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej, WITD. Na posiedzenia zapraszani byli przedstawiciele Rad Osiedli⁸¹. Na spotkaniach poruszane były tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym związane z przejazdem pojazdów ciężkich po drogach miasta⁸².

(akta kontroli str. 553-635)

Zarząd nie posiadał wykazu liczby uszkodzeń nawierzchni drogowych wynikających z przejazdów pojazdów przeciążonych, ani analiz liczbowych takich uszkodzeń. ZDMiKP nie otrzymał żadnego zgłoszenia o uszkodzeniu drogi, które byłoby spowodowane bezpośrednio przejazdem pojazdu przeciążonego lub nienormatywnego.

(akta kontroli str. 57-58)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *nasza jednostka nie prowadzi (...) oddzielnej ewidencji napraw dróg związanej z ich naprawami w zakresie zniszczeń powodowanych pojazdami przeciążonymi lub ponadnormatywnymi. Brak takich przypadków (zgłoszeń o szkodach), skutkuje brakiem danych w ewidencji (...).*

(akta kontroli str. 58)

W 2018 r. całkowita⁸³ kwota kar wpłaconych przez przewoźników z tytułu przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej pojazdów wyniosła 524 744 zł, w 2019 r. (do 31.10.2019 r.) – 179 965 zł.

(akta kontroli str. 379-415)

Zaległości w zapłacie kar pieniężnych z tytułu przekroczenia dopuszczalnego nacisku na oś lub masy całkowitej pojazdu w latach 2018 – 2019 wyniosły 60 000 zł. Windykację należności kwot niezapłaconych na podstawie decyzji przeprowadzał WITD.

(akta kontroli str. 379-415)

Dyrektor WITD wyjaśnił, że *„(...) Zarząd (...) nie ma wpływu na kwotę kar wpłaconych przez przewoźników. W miesiącu grudniu 2019 wg Uchwały XIX/465/19 Miasta Bydgoszcz plan jednostki został urealniony do wysokości wpływów z ww. źródła”.*

(akta kontroli str. 1519-1522)

Zarządzeniem nr 12/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r.⁸⁴ w sprawie okresowej kontroli dróg będących w utrzymaniu Zarządu, Dyrektor określił zasady dotyczące okresowej

⁸⁰ Posiedzenia odbywały się jeden raz w miesiącu.

⁸¹ W spotkaniu Zespołu Koordynacyjnego ds. Inżynierii Ruchu, które odbyło się 7.02.2018 r. uczestniczyli przedstawiciele Rady Osiedla Brdyujście oraz mieszkańcy ul. Witebskiej.

⁸² Na posiedzeniach Zespołu mieszkańcy ul. Witebskiej poruszyli m.in. sprawę przejazdu pojazdów ciężkich od ul. Przemysłowej do ul. Witebskiej i Wyszogrodzkiej poprzez obiekt o nośności 15 t, sprawę nieprzejeżdżania przez kierowców obowiązujących prędkości pojazdów poruszających się tymi ulicami, wnieśli o wzmocnienie kontroli przez służby miejskie, Policję i WITD. Przedstawiciel WITD na spotkaniu poinformował o liczbie mandatów, które zostały nałożone przez te służby oraz o niewystarczającej infrastrukturze na ul. Witebskiej do prowadzenia kontroli. Na ul. Witebskiej, na wysokości mostu obowiązuje zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 15t. W celu poinformowania kierowców o istniejącym zakazie ustawione były odpowiednie znaki na ulicach dojazdowych, tj. na ul. Fordońskiej, Dźwigowej, Łowickiej i Przemysłowej. Ponadto odpowiednie oznakowanie znajduje się ul. Witebskiej. Projektowane były zmiany ograniczenia tonażowego do 3,5 t na ul. Witebskiej (odcinek od mostku do ul. Łowickiej) oraz uspokojenie ruchu poprzez wyspy prefabrykowane. Zarząd zwracał się do WITD i Policji z prośbą o przeprowadzanie częstych kontroli ruchu drogowego na ul. Witebskiej i Wyszogrodzkiej obejmujących sprawdzanie masy przejeżdżających pojazdów i bezwzględne nakładanie kar w stosunku do kierowców łamiących obowiązujące przepisy.

⁸³ W kwocie ujęte zostały wpłaty dokonane w 2018 r. z tytułu decyzji wystawionych w latach poprzednich, tj. w 2013 r., 2014 r., 2015 r., 2016 r., 2017 r.

⁸⁴ Zarządzenie Dyrektora Zarządu nr 12/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. w sprawie okresowej kontroli dróg będących w utrzymaniu Zarządu, zmienione zarządzeniem Dyrektora Zarządu nr 1/2016 z dnia 12 stycznia

kontroli dróg. Drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne i wewnętrzne będące w utrzymaniu ZDMiKP, w celu sprawdzenia stanu technicznego, bezpieczeństwa ruchu, oznakowania lub usunięcia zagrożeń podlegały okresowej kontroli poprzez ich objazd. Objazd polegał na oględzinach nawierzchni jezdni, chodników, poboczy, elementów zabezpieczenia ruchu, oznakowania pionowego i poziomego, urządzeń i rowów odwadniających, roślinności przydrożnej, oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej. W badanym okresie, zgodnie z zarządzeniem w sprawie kontroli dróg, objazdy alei Armii Krajowej, Jana Pawła II prowadzono nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie, objazdy ul. Szubińskiej były wykonywane nie rzadziej niż jeden raz w miesiącu. Objazdy ul. Nowotoruńskiej wykonywane były rzadziej niż jeden raz na trzy miesiące.

(akta kontroli str. 813-850, 1371-1374)

Zarząd przeprowadzał roczne przeglądy⁸⁵ ulic, w ciągu których zlokalizowano punkty do kontroli pojazdów w zakresie masy, nacisków na osie oraz wagi preselekcyjne. Przeglądy pięcioletnie wykonał w 2015 r.⁸⁶ W ramach przeprowadzonych przeglądów kontrolowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu, tj. oświetlenie uliczne na początkowym i końcowym jej odcinku, sygnalizację świetlną.

(akta kontroli str. 813-850, 1373)

W badanym okresie Zarząd był użytkownikiem centralnego systemu⁸⁷ zarządzania ruchem i transportem⁸⁸. Wdrożenie systemu miało na celu m.in. zwiększenie przepustowości sieci ulic, poprawę jakości środowiska naturalnego i redukcję kosztów związanych z utrzymaniem i renowacją nawierzchni.

(akta kontroli str. 1705-1721)

Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania Infrastruktury wyjaśnił, że „System ITS służył m.in. do bieżącego monitoringu ruchu drogowego w mieście. Pomiar natężenia ruchu pojazdów (...) wykonywany był przez pętle indukcyjne na wylotach skrzyżowań. Pętle były tak zlokalizowane aby można było prowadzić pomiar liczebności pojazdów i przybliżoną klasyfikację z podziałem na pojazdy osobowe i nieosobowe (...), urządzenie to mierzy długość i czas trwania przejazdu pojazdu.”

(akta kontroli str. 1707)

Z ITS generowano⁸⁹ dane liczbowe dotyczące ruchu pojazdów w mieście w podziale na prędkość oraz długość pojazdu⁹⁰. Nie prowadzono analiz związanych z udziałem w ruchu w mieście pojazdów ciężarowych. W prowadzonych pomiarach nie uwzględniano w wyodrębniony sposób pojazdów przeciążonych. Zarząd przekazał

2016 r. w sprawie okresowej kontroli dróg będących w utrzymaniu Zarządu, dalej: zarządzenie w sprawie kontroli dróg.

⁸⁵ Przegląd roczny alei Jana Pawła II został wykonany 21.05.2018 r. i 28.05.2019 r., ulicy Szubińskiej - 12.04.2018 r., 28.05.2019 r., ulicy Nowotoruńskiej - 21.06.2018 r., 25.06.2019 r., alei Armii Krajowej - 16.05.2018 r., 11.04.2019 r.

⁸⁶ Przegląd pięcioletni alei Jana Pawła II został wykonany 18.08.2015 r., ulicy Szubińskiej - 29.09.2015, ulicy Nowotoruńskiej 07.10.2015 r., alei Armii Krajowej - 08.10.2015 r.

⁸⁷ System został zakupiony w ramach projektu „Inteligentne systemy transportowe w Bydgoszczy”. System stanowi zbiór różnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) i technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu zwiększania bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego. Podstawowym celem realizacji systemu w mieście jest dążenie do skrócenia czasu przejazdu komunikacją tramwajową i pojazdami samochodowymi. W ramach systemu wdrożono cztery zintegrowane podsystemy: podsystem sterowania ruchem z monitoringiem wizyjnym; podsystem zarządzania transportem publicznym z dynamiczną informacją przystankową; podsystem informacji parkingowej; podsystem naprowadzania pojazdów na drogi alternatywne.

⁸⁸ Dalej: ITS.

⁸⁹ Ustalono na podstawie oględzin ITS przeprowadzonych 12.12.2019 r.

⁹⁰ Wyniki pomiarów przechowywane w zakresie natężenia ruchu przechowywane były w systemie do roku, dane z monitoringu wizyjnego do 10 dni.

dane dotyczące natężenia ruchu w 2018 r. Wojewódzkiemu Inspektoratowi Ochrony Środowiska⁹¹. Dostęp do danych z systemu ITS miała również Policja oraz inne służby, w tym WITD⁹².

(akta kontroli str. 1705-1721)

Zarząd do podjęcia decyzji o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu zawierającej m.in. zakaz ruchu pojazdów ciężarowych wykorzystywał pomiary natężenia i prędkości pojazdów.

(akta kontroli str. 562-571, 654, 1710)

W badanym okresie występowały problemy z zasilaniem wagi stacjonarnej zlokalizowanej w ciągu Armii Krajowej. Informacje o występujących cyklicznie problemach z zasilaniem Zarząd otrzymywał z WITD⁹³.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) ZDMiKP informuje, że pierwsze zgłoszenie od WITD odnośnie problemów zasilania wagi (...) otrzymał w dniu 04.07.2018 r., po czym bezzwłocznie podjął się przywrócenia zasilania wagi. Naprawę usterki zlecono specjalistom zajmującym się utrzymaniem elektrycznym infrastruktury gminnej. Elektrycy załączyli bezpieczniki, waga po tej interwencji działała prawidłowo. Do kolejnego odnotowanego przez ZDMiKP incydentu związanego z zasilaniem wagi doszło po niecałym roku, w dniu 25.04.2019 gdzie również bezzwłocznie po raz kolejny podjęto działania naprawcze, przyczyna awarii była taka sama jak w poprzednim przypadku. Wymieniono zabezpieczenia nadprądowe z A 10A na B 10A i załączano bezpiecznik. Przywrócono zasilanie wagi – waga działała prawidłowo. Zabezpieczenia dotychczasowe A 10A wymieniono na B 10A o mniej wrażliwej charakterystyce zadziałania (...). Analogiczna sytuacja pojawiła się po miesiącu (23.05.2019), załączono zabezpieczenie nadprądowe B 10A. Ostatnia naprawa miała miejsce 24.10.2019 r., zlecono wykonanie pomiarów kabla. Wyniki pomiarów rezystancji izolacji kabla nie wykazały żadnych nieprawidłowości. Jednocześnie wymieniono zabezpieczenia nadprądowe z B 10A na C 10A (...). ZDMiKP po każdym zgłoszeniu od WITD podejmowało się niezwłocznie usunięcia problemów z zasilaniem wagi. Zgłaszane awarie miały charakter incydentalny i krótkotrwały, a wszystkie działania ZDMiKP skutkowały zawsze przywróceniem zasilania wagi i przywróceniem jej do prawidłowego stanu pracy. Brak uszkodzenia rzeczywistego kabla zasilającego może świadczyć o usterce przyłącza po stronie operatora sieci dystrybucyjnej. W najbliższym czasie wystąpimy do Enea Operator Sp. z o.o. o sprawdzenie stanu technicznego ich urządzeń”.

(akta kontroli str. 37-39, 48, 914, 1722-1725)

Zarząd reagował na informacje WITD o problemach występujących w funkcjonowaniu systemu preselekcji w ciągu ulic Armii Krajowej, Jana Pawła II, Nowotoruńskiej⁹⁴. Zarząd zgłaszał IBDiM⁹⁵ występujące problemy w funkcjonowaniu systemu preselekcji⁹⁶.

(akta kontroli str. 1045-1084, 1087-1173)

⁹¹ Zarząd przekazał dane dotyczące natężenia ruchu WIOŚ również w 2016 r. – były to dane dotyczące konkretnych lokalizacji.

⁹² W 2019 r. WITD otrzymał dostęp do danych z ITS, w ramach którego miał możliwość wykorzystania aplikacji, która umożliwia wyszukanie pojazdu po numerze rejestracyjnym.

⁹³ W tym maile WITD z 8.01.2018 r., 22.02.2018 r., 12.03.2018 r., 7.05.2018 r., pismo WITD z 4.09.2019 r.

⁹⁴ W tym WITD wnioskował o przywracanie funkcjonalności i kalibrację systemów do preselekcyjnego ważenia pojazdów.

⁹⁵ W tym pismami z 09.01.2018 r. oraz pismami z 24.08.2017 r., 16.03.2017 r. 21.02.2017 r., 21.11.2016 r., 21.11.2016 r., 7.11.2016 r.

⁹⁶ WITD w swoich pismach skierowanych do Zarządu wskazywał m.in., że system w ciągu alei Armii Krajowej nie generował alarmów dla pojazdów faktycznie przejeżdżających przez listwy pomiarowe – pojazdów posiadających przekroczenia dopuszczalnych nacisków, system w ciągu ulicy Nowotoruńskiej wskazywał nierealne przekroczenia poszczególnych osi pojazdów oraz masy rzeczywistej, system przy ul. Jana Pawła nie rozpoznawał tablic rejestracyjnych.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) WITD jako główny użytkownik systemu preselekcji w ramach pełnionych obowiązków służbowych miał największą możliwość monitorowania ciągłości pracy systemu (...). W przypadku otrzymania od WITD pisma w zakresie problemów z działaniem systemu preselekcyjnego ZDMiKP przekazywał pisma do IBDiM celem jego naprawy bądź organizował spotkania w Zarządzie celem usprawnienia współpracy. Dotyczyło to całego okresu trwania Umowy z IBDiM oraz okresu po zakończeniu umowy, kiedy IBDiM nie wywiązał się formalnie z przekazania wszystkich dokumentów wymaganych przez ZDMiKP (m.in. raporty z badań) do czasu podpisania nowego porozumienia z N(...) i umowy utrzymaniowej też z N(...).

(akta kontroli str. 37-39)

W badanym okresie Zarząd dokonał pomiarów pochylenia terenu na stanowiskach do ważenia pojazdów zlokalizowanych przy alei Armii Krajowej i Jana Pawła II. Pomiarów na stanowisku zlokalizowanym przy alei Jana Pawła II dokonano 20.03.2019 r. i 06.12.2019 r., wcześniej dwukrotnie tj. 24.11.2011 r.⁹⁷ oraz 14.05.2015 r. Pomiary na stanowisku Armii Krajowej przeprowadzono 24.01.2018 r., wcześniej – 11.2015 r.⁹⁸ i 30.10.2017 r.⁹⁹. W przypadku punktów kontroli przy ulicach Nowotoruńskiej i Szubińskiej ostatni pomiar pochylenia terenu na stanowisku do ważenia pojazdów był przeprowadzony 13.04.2015 r.¹⁰⁰

(akta kontroli str. 1375-1399)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) stanowiska na etapie ich realizacji zostały zrealizowane przy ścisłej współpracy z inspektorami WITD (zarówno w zakresie ich lokalizacji, wykonania poszczególnych elementów oraz wymaganych spadków podłużnych i poprzecznych dla tego typu miejsc). Wszystkie kolejne pomiary przeprowadzane przez ZDMiKP w okresie od dnia wybudowania wskazanych punktów kontrolnych do dnia dzisiejszego były wykonywane wyłącznie po zgłoszeniu takiej potrzeby przez WITD. ZDMiKP sam nie inicjował dokonywania pomiarów z własnej inicjatywy (...) Obecne przepisy prawa nie stanowią obowiązku dokonywania przez Zarządcę drogi cyklicznego (okresowego) – regularnego wykonywania pomiarów geodezyjnych miejsc do ważenia pojazdów. (...) Mając powyższe na uwadze oraz monitorując na bieżąco stan techniczny nawierzchni zatok przeznaczonych do dynamicznego ważenia pojazdów podczas prowadzonych objazdów drogi ZDMiKP nie podejmował dodatkowych działań kontrolnych w zakresie sprawdzenia spadków poprzecznych i podłużnych poza tymi, które wynikały z potrzeb zgłaszanych przez WITD. W przyszłości takie szczegółowe działania kontrolno-pomiarowe w zakresie spadków poprzecznych i podłużnych zostałyby podjęte samoistnie przez ZDMiKP tylko i wyłącznie w przypadku modernizacji lub konieczności kompleksowego remontu nawierzchni stanowisk do ważenia pojazdów.”

(akta kontroli str. 41-45)

Zarząd na podstawie porozumienia zawartego 25.08.2011 r. z IBDiM w celu zainstalowania¹⁰¹ systemów preselekcyjnych w ciągu alei Armii Krajowej i Jana Pawła II Zarząd, zobowiązał się do zapewnienia parametrów wyremontowanej

⁹⁷ Działania kontrolne – geodezyjne zrealizowane w 2011 r. zostały zrealizowane po zakończeniu budowy zatoki jako dokument potwierdzający zgodność zrealizowanych robót z wymogami technicznymi.

⁹⁸ Budowa i oddanie do eksploatacji – pierwsza legalizacja.

⁹⁹ Kolejna legalizacja.

¹⁰⁰ W dniu 17.09.2012 r. Zarząd dokonał odbioru końcowego inwestycji pn. „Przebudowa ul. Nowotoruńskiej na odcinku od ul. Hutniczej go granic miasta Bydgoszczy – II Etap”, w ramach odbioru potwierdzono m.in. pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów. W dniu 21.11.2011 r. dokonano inwentaryzacji powykonawczej zatoki parkingowej na ul. Szubińskiej.

¹⁰¹ W ramach projektu Aktywne Inteligentne Bariery Drogowe i Mostowe.

nawierzchni zgodnie z załącznikiem nr 1 i 2, tj. do m.in. zapewnienia geometrii drogi¹⁰² oraz nawierzchni¹⁰³.

(akta kontroli str. 941-945)

Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania Infrastruktury wyjaśnił, że „(...) aby zapewnić odpowiednie parametry nawierzchni drogi wykonano w obu lokalizacjach remont jezdni. Prace wykonano w październiku 2011 r. Dokumentem potwierdzającym zachowanie zgodności parametrów (...) jest „Pomiar nierówności podłużnej i poprzecznej” wykonany w dniach 4 i 17 października 2011 r. (...)”.

(akta kontroli str. 94-98)

Zarząd w związku z realizacją umowy Nr 134/TI/2012 i zadaniem nr II (instalacja kompletnego systemu wagi preselekcyjnej w ciągu ulicy Nowotoruńskiej) zobowiązał się do zapewnienia parametrów nawierzchni drogi odcinka wymagającego remontu tj.: geometrii drogi (nachylenie podłużne <2%, i nachylenie poprzeczne < 3%).

(akta kontroli str. 923-926)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „(...) Podczas realizacji i przygotowania nawierzchni drogi do montażu wagi preselekcyjnej w celu uzyskania oczekiwanych parametrów technicznych nawierzchni w obszarze przyszłej wagi WIM Zarząd współpracował ściśle z IBDiM. Działania te umożliwiły spełnienie wszystkich wymagań technicznych i parametrów (...). Potwierdzeniem spełnienia odpowiednich parametrów (...) jest przeprowadzony odbiór techniczny wagi WIM (...)”

(akta kontroli str. 77-78)

W badanym okresie dwa z czterech punktów kontroli zlokalizowanych na terenie miasta były wyłączone jednocześnie z eksploatacji w terminie od 1.11.2019 r. do 12.11.2019 r. Punkt przy ul. Jana Pawła był wyłączony w terminie od 1.10.2019 r. do 12.11.2019 r. ze względu na modernizację¹⁰⁴. Punkt kontroli zlokalizowany przy ul. Armii Krajowej r.) ze względu na brak legalizacji wagi od 1.11.2019 r.

(akta kontroli str. 914-915)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) w okresie wskazanego braku funkcjonowania wagi dynamicznej na ul. Armii Krajowej (kierunek Gdańsk) cały czas funkcjonowała prawidłowo waga WIM zlokalizowana na ul. Armii Krajowej - na jezdni w kierunku Centrum. Tym samym m. Bydgoszcz było zabezpieczone przed napływem pojazdów przeciążonych. W naszej ocenie w okresie braku możliwości ważenia dokładnego na miejscach wyłączonych okresowo z użytkowania (Armii Krajowej – brak legalizacji wagi i Jana Pawła II- remont wnek pod wagi) można było alternatywnie również prowadzić ważenia pojazdów przeciążonych zarejestrowanych przez trzy wagi WIM na zatokach do ważenia zlokalizowanych na ul. Nowotoruńskiej i Szubińskiej, gdzie pojazdy byłyby doprowadzane w asyście pojazdu WITD.”

(akta kontroli str. 42, 47-48)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

¹⁰² Nachylenie podłużne <2%, nachylenie poprzeczne < 3%.

¹⁰³ Koleiny <4 mm,- ugięcie statyczne średnie <=20 (10⁻² mm), ugięcie dynamiczne średnie ≤ =15 (10⁻² mm), równość IRI w zakresie od 0 do 1,3.

¹⁰⁴ Prace modernizacyjne wnek wagowej na wniosek WITD z 24.06.2019 r. przeprowadzono w zakresie dostosowania wnek wagowej do dwóch nowych typów urządzeń ważących pozyskanych i stosowanych przez WITD oraz w związku z pismem WITD z 28.10.2019 r. przekazujące szczegółowe informacje dotyczące wymaganego oznakowania poziomego. Modernizacja wnek wagowych wykonana została w okresie od 1.10.2019r. do 18.10.2019 r. Zastosowana technologia wymagała wyłączenia zatoki na czas wiązania zastosowanego betonu do 12.11.2019 r.

1. Pracownicy Zarządu wykonywali w kontrolowanym okresie objazdy ulicy Nowotoruńskiej rzadziej niż jeden raz na trzy miesiące, co było niezgodne z § 5 ust. 1 Zarządzenia w sprawie kontroli dróg, który stanowił, że objazdy dróg w celu dokonania kontroli ich stanu będzie dokonywany nie rzadziej niż co najmniej raz na trzy miesiące. Objazdy ulicy Nowotoruńskiej wykonane były 5.02.2018 r., 24.05.2018 r., 4.07.2018 r., 3.10.2018 r., 23.01.2019 r., 18.04.2019 r., 25.07.2019 r.
(akta kontroli str. 1371-1373)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że „Pracownicy techniczni Wydziału Utrzymania i Ewidencji dokonują fragmentarycznego objazdu ulic na terenie m. Bydgoszczy codziennie, co jest związane z wykonywanymi obowiązkami służbowymi oraz bieżącą kontrolą pracy wszystkich podwykonawców, kontrolą pracy pracowników obwodów drogowych oraz realizacją na zgłoszenia o zagrożeniach z Policji, Straży Miejskiej, BCZK oraz mieszkańców. Wyjazdy te nie są odnotowywane każdorazowo w dziennikach objazdu danej drogi(...). Inspektorzy dokonujący czynności okresowych wpisujący adnotacje o objazdach do dzienników objazdów w dniach 05.02.2018r., 24.05.2018r., 04.07.2018r., 31.10.2018r., a także w tym roku w dniach 18.04., 25.07. zastosowali interwał czasowy kalendarzowo obejmujący okres trzymiesięczny czyli jeden wpis na kwartał, a nie kalendarzowo od daty do daty co spowodowało rozbieżność (...). Ilość wpisów jest zgodna z wymogami Zarządzenia nr 12/2010, a ilość rzeczywistych objazdów dokonywanych podczas różnych zajęć terenowych ZDMiKP zapewnia właściwą kontrolę (...)”
(akta kontroli str. 73-76)

2. Dla stacjonarnej wagi samochodowej do ważenia pojazdów w ruchu zainstalowanej w ciągu alei Armii Krajowej, nie uzyskano świadectwa legalizacji na okres od 1.11.2019 r. do 22.01.2020 r. Zgodnie z porozumieniem zawartym z WITD 5.02.2016 r. Zarząd zobowiązany był do wykonywania legalizacji urządzeń pomiarowych. W toku kontroli Zarząd podjął działania związane z uzyskaniem świadectwa legalizacji ponownej i uzyskał je 23.01.2020 r.
(akta kontroli str. 88-90, 914, 1399, 1726)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że (...) ZDMiKP jest niejako dostawcą narzędzi do wykonywania czynności dla WITD, tym samym nie uczestniczy w codziennej eksploatacji wskazanej wagi. O fakcie zbliżającej się dacie wygaśnięcia legalizacji dowiedzieliśmy się od WITD we wrześniu 2019 roku. W III kw. 2019 roku z uwagi na brak wcześniej zarezerwowanych środków celowych na tego typu działanie w budżecie ZDMiKP na 2019 rok, legalizacji nie zrealizowano w terminie do 31.10.2019 r. przesuując jej realizację w sposób umożliwiający płatność ze środków roku 2020.

(akta kontroli str. 41-44)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, Zarząd realizował zadania zmierzające do ochrony miejskiej infrastruktury drogowej przed negatywnymi skutkami ruchu pojazdów przeciążonych. Działania te były zgodne z rekomendacjami zawartymi w dokumentach strategicznych dotyczących polityki transportowej Państwa oraz przygotowanym przez Zarząd Planem rozwoju sieci drogowej. Podejmowane były w szczególności działania zmierzające do ochrony infrastruktury drogowej, w związku z realizacją inwestycji na terenie miasta. NIK pozytywnie ocenił współpracę Zarządu z WITD, m.in. w zakresie budowy i modernizacji miejsc kontroli pojazdów, a także badań geodezyjnych tych miejsc. Zarząd współpracował również z IBDiM, który w ramach prowadzonego programu badawczego zainstalował trzy urządzenia do preselekcji wagowej pojazdów.

W ocenie NIK działaniem nierzetelnym było dopuszczenie do okresowego braku ważnej legalizacji stacjonarnej wagi samochodowej do ważenia pojazdów w ruchu,

zainstalowanej w ciągu alei Armii Krajowej. Na ograniczone wykorzystanie tej wagi miały także wpływ powtarzające się awarie. Stwierdzono również przypadek objazdu drogi w celu dokonania kontroli jej stanu, z naruszeniem częstotliwości wymaganej przepisem § 5 ust. 1 Zarządzenia w sprawie kontroli dróg.

III. 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 NIK wnosi o podjęcie działań w celu:
- 1) wdrożenia mechanizmów, które wyeliminują przypadki niepełnej funkcjonalności posiadanych wag,
 - 2) usprawnienia nadzoru nad objazdami dróg w celu dokonania ich kontroli.
- Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

IV. 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 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
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Szczecin, dnia 21 lutego 2020 r.

Kontrolerzy
Leszek Chwat
Doradca techniczny

Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

.....
podpis

Ewelina Czerepska
Specjalista kontroli państwowej

