



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ –4112-03-01/2013
S/13/027

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	S/13/027 – „Projekt i wykonanie obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej DK 4 w szczególności w aspekcie włączenia do niej dróg lokalnych”.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	1. Zbigniew Rudnicki, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 86279 z dnia 7.05.2013r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie 35-959 Rzeszów, ul. Legionów 20
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dyrektorem Oddziału od dnia 1 kwietnia 2007 r. jest Pan Wiesław Kaczor. (dowód: akta kontroli str. 3-4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie była inwestorem zadania Budowa drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E-40) na odcinku o długości 11,3 km, od km 645+167,00 do km 656+481,31, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi. W roku 1999 była opracowywana koncepcja w zakresie lokalizacji drogi obwodowej Jarosławia wraz z włączeniami istniejących dróg. Założeniem generalnym Inwestora było wyprowadzenie drogi krajowej Nr 4 poza miasto Jarosław i zapewnienie maksymalnych warunków bezpieczeństwa ruchu.

Zgodnie z obowiązującymi w tym czasie przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 1999 r. Nr. 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami), Inwestor w dniu 27.11.2000 r. złożył do Burmistrza Jarosławia wniosek o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla tej inwestycji w oparciu o zaktualizowaną koncepcję programowo-przestrzenną na budowę drogi obwodowej miasta Jarosławia, opracowaną w 1999 r. przez Biuro Profil.

Wymieniona koncepcja przewidywała połączenie ul. 3 Maja (wcześniejsza DK-4) w Muninie z obwodnicą w węźle S-6 w Muninie.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

W trakcie prowadzonego, przez Burmistrza Jarosławia, postępowania administracyjnego w sprawie ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu wnioskowanej inwestycji, w wyniku uwzględnienia uwag i wniosków stron postępowania, w tym mieszkańców Tuczemp i Muniny, Inwestor w listopadzie 2001 r. opracował aktualizację materiałów do wniosku o wydanie DWZiZT na budowę drogi obwodowej miasta Jarosławia. W aktualizowanym wariancie obwodnicy zrezygnowano z budowy węzła S-6 w Muninie, natomiast wjazd do Jarosławia i Muniny od strony Radymna zaplanowano w miejscu Wiaduktu WD-3 jako łącznik z rondem na ul 3 Maja. Rozwiązanie takie komunikowało wsie Tuczemy i Muninę oraz strefę przemysłową Jarosławia, w tym Zakłady Zbożowe i Hutę Szkła, z obwodnicą i spełniało oczekiwania Urzędu Miasta Jarosławia jako wnioskodawcy wariantu.

W związku z przedłużającymi się procedurami odwoławczymi, prowadzonymi na wnioski stron, decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu dla przedsięwzięcia budowy obwodnicy Burmistrz Jarosławia wydał Inwestorowi w dniu 30.12.2003 r. a więc po 3 latach postępowania administracyjnego.

Inwestor, wychodząc naprzeciw wnioskowanym przez Urząd Miasta oraz strony postępowania zmianom koncepcji skrzyżowań, przeprojektował węzeł S-4 na skrzyżowaniu z drogami wojewódzkimi Nr 865 Jarosław–Bełżec oraz Nr 870 Jarosław- Sieniawa, z wariantu skrzyżowania w jednym poziomie za pomocą ronda i sygnalizacji świetlnej, na skrzyżowanie bezkolizyjne dwupoziomowe. W miejscu wiaduktu drogowego WD-3 zaprojektował i wykonał węzeł S-5 oraz rondo na ul. 3 Maja w celu połączenia, dzielnicy przemysłowej Jarosławia z obwodnicą, łącznikiem zrealizowanym przez Starostwo Powiatowe. Ponadto kierując się wnioskami stron wykonano dodatkowe przejazdy gospodarcze i drogi dojazdowe .

GDDKiA zapewniła połączenia obwodnicy ze wszystkimi drogami istniejącymi zachowując przy tym normatywy drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego „GP” ustalone w przepisach Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z r. 1999, Nr 43, poz. 430).

Wojewoda Podkarpacki na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193 poz.1194 z późn. zmianami) w dniu 19.06.2009 r. wydał decyzję I.X-7119-1-1/09 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i zezwolił na realizację inwestycji, następnie w dniu 27.08.2010 r. wydał decyzję o zezwoleniu na realizację dwupoziomych węzłów S-4 i S-5.

GDDKiA zapewniła pełne finansowanie inwestycji pozyskując środki finansowe z udziałem Funduszy Europejskich wykorzystane w kwocie 162 349 902,25 PLN oraz środki Budżetu Państwa z Krajowego Funduszu Drogowego (KDF) wykorzystane w kwocie 246 367 588,30 PLN.

Realizacja inwestycji trwała 24 miesiące i 265 dni i obwodnica w zakresie drogi głównej została przekazana w dniu 18.12.2012 r. Natomiast łącznik od węzła S-5 do ul 3 Maja, którego inwestorem był Powiat Jarosławski, został uruchomiony w dniu 29.05.2013 r., a więc prawie 6 miesięcy później od dopuszczeniu do ruchu obwodnicy.

Sytuacja ta stworzyła problem wjazdu do strefy przemysłowej Jarosławia oraz wsi Munina od strony Radymna, ponieważ pojazdy zamiast, zgodnie z oznakowaniem,

wjeżdżać przez centrum miasta zaczęły korzystać ze skrótu przez ul. Kwiatową w Tuczempach, drogą gminną nie przystosowaną do wzmożonego ruchu.

Mieszkańcy Tuczemp protestowali przeciw korzystaniu i niszczeniu ul Kwiatowej i żądali wybudowania na oddanej do ruchu obwodnicy ronda lub lewoskrętu z obwodnicy w ul. 3 Maja.

Po uruchomieniu węzła S-5 wjazd do strefy przemysłowej Jarosławia oraz wsi Munina spełniał założenia docelowe.

GDDKiA nie wyraziła zgody na wybudowanie ronda ponieważ rozwiązanie takie stałoby w sprzeczności z generalnym założeniem, stosowanym na tej inwestycji tj. bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym uniknięcia skrzyżowania w jednym poziomie. Wszystkie węzły na drodze obwodowej posiadają skrzyżowania wielopoziomowe bezkolizyjne. Ponadto rozwiązanie takie umożliwiłoby ponowne skierowanie części ruchu drogowego od strony Radymna do Jarosławia przez drogę gminną w Muninie a więc wbrew założeniom wyprowadzenia ruchu na bezpieczną drogę obwodowa.

Sprawa wjazdu do Muniny przez ul. Kwiatową dotyczy ruchu lokalnego na drogach gminnych, zarządzanych przez Wójta Gminy Jarosław, który przedstawił zamiar przebudowy części ul Kwiatowej poprzez jej poszerzenie i odnowę nawierzchni, wybudowanie chodnika przy tej ulicy oraz pod wiaduktem kolejowym a także przystanku autobusowego przy ul. Kwiatowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Proces projektowania obwodnicy, cele, rozwiązania alternatywne.

Opis stanu
faktycznego

Obwodnica Jarosławia stanowi odcinek drogi krajowej Nr 4 (E-40) Jędrzychowice – Korczowa od kilometra 632+593 do km 643+830 (nowy kilometraż; od km 645+167,00 do km 656+481,31). Obwodowa miasta jest zlokalizowana po jego północnej stronie i zaczyna się w miejscowości Tywonia i Wierzbna od strony zachodniej i kończy się w miejscowości Tuczempe od strony wschodniej. Trasa obwodnicy przebiega przez tereny gminy Pawłosiów (Tywonia, Wierzbna), miasto Jarosław i tereny gminy Jarosław (Munina, Tuczempe).

Trasa DK-4 w rejonie Jarosławia krzyżuje się z drogą krajową Nr 77 Lipnik-Sandomierz-Nisko-Jarosław-Przemyśl, droga wojewódzka Nr 865 Jarosław-Belzec oraz droga wojewódzka Nr 870 Jarosław- Sieniawa. DK 4 krzyżuje się również z liniami kolejowymi Kraków-Medyka oraz Munina-Hrebenne (skrzyżowania dwupoziomowe).W mieście Jarosław istn. DK 4 przebiegała ulicami śródmieścia o zwartej zabudowie.

Znaczny wzrost natężenia ruchu w transzycie osobowym i towarowym stwarzał zagrożenie bezpieczeństwa dla mieszkańców Jarosławia i sąsiednich miejscowości, powodował pogorszenie warunków jazdy oraz warunków środowiska. Na odcinku miejskim Jarosławia rezerwa przepustowości drogi Nr 4 została wyczerpana. Z analizy warunków ruchu na istniejącym (przed realizacją obwodnicy) układzie drogowym w mieście np. na ul. 3 Maja w 1999 r. przejeżdżało 1734 pojazdy na godz. a prognoza na rok 2015 przewidywano natężenie ruchu 3435 poj./godz.

a więc dwukrotnie większe. Z analizy wypadków według danych z lat 1991-1997 wynikało, że w tym czasie na odcinku 11,2 km DK 4 przebiegającym przez miasto wydarzyło się łącznie 230 wypadków. Dane te były podstawą podjęcia decyzji o konieczności wybudowania obwodnicy w terenach mniej zainwestowanych.

(dowód: akta kontroli str. 5-11,91-107)

Inwestorem drogi obwodowej Jarosławia była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wcześniejsza nazwa - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Wschodni- Biuro w Rzeszowie, w dalszej części nazywana GDDKiA lub Inwestorem.

Prace koncepcyjne w zakresie lokalizacji drogi obwodowej Jarosławia rozpoczęło w 1992 r. Gdańskie Biuro Projektów Dróg i Mostów Sp. z o.o. „Transprojekt”.

Na realizację drogi obwodowej Jarosławia miasto Jarosław oraz gminy Jarosław oraz Pawłosiów zarezerwowały tereny zgodnie z zapisami Miejscowych Planów Ogólnych Zagospodarowania Przestrzennego Gmin (MPOZP).

Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jarosław-Perspektywa do 2005 r. został zatwierdzony Uchwałą nr I/1/92 Ray Gminy Jarosław z dnia 4.02.1992 r. i ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Województwa Przemyskiego .

W Planie tym teren pod projektowaną obwodnicę po stronie północnej wsi Munina, oznaczono symbolem 6 KG/R, oraz alternatywnie równolegle w pobliżu I wariantu wyznaczono teren 6 KG/R/ alt. Teren pod drogę główną został zarezerwowany, natomiast MPOZP nie określał terenu pod węzeł drogowy S-6 w Muninie.

(dowód: akta kontroli str. 79-83)

W roku 1999 Biuro Projektów Profil Sp. z o.o. z Warszawy opracowało „Zaktualizowaną koncepcję programowo-przestrzenną na budowę drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E -40) od km 632+710 do km 643+842,29”.

Koncepcja ta była podstawą do opracowania w roku 2000 przez Biuro Profil „Materiałów do wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu na budowę drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 na odcinku od km 632+593 do km 643+830.

Projektowanie obwodnicy Jarosławia opierało się o przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z r. 1999, Nr 43, poz. 430). Obwodnicę zaplanowano jako drogę klasy głównej ruchu przyspieszonego -„GP” wg parametrów zawartych w ww. rozporządzeniu.

W § 9.1 pkt 3 określono iż; droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowanym nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest

dopuszczane wyjątkowo, gdy brak innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie istniejących dróg klasy D lub L do obsługi przyległych nieruchomości.

(dowód: akta kontroli str. 5-11)

Procedura uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w tym okresie opierała się o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz.717), oraz ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 1999 r. Nr. 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami)

Decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawał Burmistrz Miasta Jarosław w porozumieniu z Wójtami Gminy Jarosław oraz gminy Pawłosiów jako że największa część inwestycji była zlokalizowana na terenie miasta .(art. 40 ust.3c ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym)

W dniu 27.11.2000 r. inwestor - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Wschodni- Biuro w Rzeszowie przekazał do Burmistrza Miasta Jarosławia Wniosek o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu inwestycji pn. Budowa drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E-40) na odcinku od km 632+710 do km 643+842 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi.

Na tym etapie projektowana droga obwodowa posiadała klasę techniczną GP, prędkość projektowa 100 km/h, (80 km/h w trudnych warunkach), dwie jezdnie szer. Po 7,0 m każda, kategoria ruchu KR4, obciążenie 115 kN/oś. Na trasie obwodnicy przewidywano węzły wielopoziomowe:

S1 (wjazd do miasta od strony zachodniej, za pośrednictwem ul. Krakowskiej),

S3 (węzeł z drogą krajową nr 77 (d. 862) – ul. Pełkińska,

S4 (węzeł z drogami wojewódzkimi nr 865 (do Sieniawy) i 870 (do Bełżca)- ul. Zamkowa – ul. Sanowa), skrzyżowanie jednopoziomowe,

S6 w Muninie (wjazd do miasta od strony wschodniej i wyjazd z miasta w kierunku wschodnim - 3 warianty skrzyżowania dwupoziomowego)

Oraz skrzyżowania bezkolizyjne:

WK1 – z linią kolejową Kraków – Medyka,

WD1 - z ul. Grodziszcząską,

WD2 - z ul. Starosanową,

WD3 - z przejazdem do terenów nad Sanem Muniny Małej,

WK2 – z linią kolejową Munina –Hrebenne (wiadukt istniejący).

Ponadto w ramach inwestycji planowane było wybudowanie obiektu P1 – przejazdu gospodarczego pod linią kolejową Munina - Hrebenne w ciągu dawnej drogi do Przemyśla dla połączenia Muniny ze wsią Tuczempy.

Węzeł S-4 w km 648+320 na skrzyżowaniu z drogami Nr 865 oraz 870 prowadzącymi w kierunku mostu na Sanie zaproponowany był jako jednopoziomowy z wyspą centralną i sygnalizacja świetlną.

Skrzyżowanie WD3 z drogą prowadzącą do ujęcia wody na Sanie dla Miasta Jarosław zaproponowano jako wiadukt nad obwodnicą w km 640+775 z możliwością

jego adaptacji pod budowę 2-poziomowego węzła drogowego w celu włączenia łącznika zapewniającego połączenie drogowe pomiędzy obwodnicą, a istniejącą DK nr 4 (ul 3-go Maja)

Rozwiązanie węzła S-6 (w Muninie) wjazd od strony wschodniej w km 643+00 i wyjazd w kierunku wschodnim przewidywało bezkolizyjne skrzyżowanie typu trąbka z wiaduktem nad obwodnicą i połączeniem z ul 3 Maja. Teren na węzeł nie był zarezerwowany w MPOZP. Wymagało to zmiany MPOZP, uzyskanie zgody od właścicieli działek na wykup terenów oraz wyburzenia kilku budynków.

(dowód: akta kontroli str. 5-40, 51-56)

W dniu 8 grudnia 2000 r. Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Jarosław zawiadomił strony, w tym właścicieli działek wg wypisów z rejestru gruntów (łącznie 159 osób) o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie ustalenia warunków zagospodarowania terenu wnioskowanej inwestycji.

W dniu 31.01.2001 r. zorganizowano spotkanie informacyjno-wyjaśniające w sprawie przebiegu obwodnicy na którym strony mogły zgłaszać zastrzeżenia i uwagi. W spotkaniu udział wzięło 114 właścicieli działek.

(dowód: akta kontroli str. 57-77)

Po spotkaniu informacyjno-wyjaśniającym w dniu 31 stycznia 2001 r. z udziałem Burmistrza Jarosławia, Wójtów Gmin Jarosław i Pawłosiów, inwestora i projektantów, zainteresowane osoby, będące stronami postępowania zgłaszały wnioski dotyczące lokalizacji obwodnicy, w tym 37 pisemnych wniosków mieszkańców Muniny i Tuczęp zawierających m. in. żądania zmiany trasy drogi, braku zgody na wykup działek lub warunki wykupu całych nieruchomości. Większość żądań dotyczyło lokalizacji węzła S-6 na terenach nie ujętych w MPOZP.

(dowód: akta kontroli str. 183-262)

Decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu dla przedsięwzięcia budowy obwodnicy Burmistrz Jarosławia wydał Inwestorowi w dniu 30.12.2003 r. a więc po 3 latach postępowania administracyjnego.

W dniu 31.03.2004 r. za pośrednictwem Burmistrza Miasta Jarosławia 17 stron złożyło odwołania od wydanej decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

SKO w Przemyśle decyzją SKO-0236/22/2004 z dnia 14.04.2004 r. utrzymało w mocy decyzję Burmistrza Miasta Jarosławia.

Na kolejne skargi, wnoszone do SKO na decyzję Burmistrza, decyzjami z dnia: 16.10.2006 r., 24.11.2006 r., 22.10.2007 r., 21.12.2007 r. SKO w Przemyśle odmawiało stwierdzenia nieważności decyzji.

Żadne z odwołań i skarg składanych do SKO nie dotyczyło węzła S-6 w Muninie.

(dowód: akta kontroli str. 137-150, 65-182)

W wyniku zgłaszanych wniosków stron i sprzeciwu właścicieli nieruchomości znajdujących się na trasie i sąsiedztwie obwodnicy a także wniosków Burmistrza Jarosławia oraz Wójta gminy Jarosław, Inwestor w listopadzie 2001 r. opracował aktualizację materiałów do wniosku o wydanie DWZiZT na budowę drogi obwodowej miasta Jarosławia. W aktualizacji Materiałów zrezygnowano z budowy węzła S-6 z możliwością wjazdu na ul 3 Maja pojazdów od strony wschodniej a jedynie zaplanowano w rejonie wiaduktu kolejowego wjazd na obwodnicę z ul 3 Maja w kierunku wschodnim. Wjazd pojazdów do Muniny na ul 3 Maja z kierunku wschodniego przewidziano przez łącznik w rejonie wiaduktu drogowego (WD-3). Wprowadzona w powyższym zakresie zmiana spowodowała wygaszenie protestów mieszkańców Muniny i Tuczemp..

W dniu 18.12.2000 r. Burmistrz Jarosławia wystąpił do Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych w Warszawie z prośbą o wprowadzenie do zakresu rzeczowego obwodowej Jarosławia łącznika umożliwiającego połączenie obwodnicy z DK 4 w rejonie ul. Morawskiej jako dojazdem do dzielnicy przemysłowej.

(dowód: akta kontroli str. 85-90, 269-284)

Koncepcje rozwiązań technicznych obwodnicy wraz z węzłami, proponowane przez projektantów w 3 wariantach, były oceniane przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad. Ustalenia Komisji przyjmowane w formie uchwał zatwierdzały wybrany wariant rozwiązania.

Na posiedzenia KOPI w dniu 03.03.2000 r. Komisja omawiała aktualizację koncepcji programowo-przestrzennej na budowę obwodnicy miasta Jarosławia opracowana przez biuro „Profil” sp. z o.o. w 1999 r.

W zakresie wjazdu do miasta od strony wschodniej węzeł S-6 zapisano :...*docelowo przewidzieć realizację wg wariantu II, w I-ym etapie zastosować skrzyżowanie w jednym poziomie wariant II- rozwiązanie typu „niepełna trąbka”- przewiduje pozostawienie skrzyżowania na końcu trasy i przerwanie połączenia układu lokalnego zlokalizowane go po stronie południowej ul. 3-Maja.*

W protokole zapisano również (pkt IV c) *dodatkowo przeanalizować możliwość budowy połączenia (łącznika) obwodnicy z istniejącą drogą nr 4, tj. odcinka od rejonu WD3 w kierunku południowym do wymienionej drogi, z jednoczesną likwidacją węzła S-6.* W protokole zawarto uwagę o konieczności wprowadzenia do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego miejscowości przez które przebiega obwodnica, niezbędnych korekt, wykazanych w koncepcji programowo – przestrzennej (KP-P).

(dowód: akta kontroli str. 13-50)

Na wniosek Burmistrza Jarosławia zmieniono w ostatecznej wersji skrzyżowanie S-4 na bezkolizyjne dwupoziomowe , oraz skrzyżowanie WD 3 na węzeł S-5 typu „trąbka” z połączeniem łącznikiem i rondem do ul. 3 Maja. Węzeł ten, zapewniający wszystkie relacje ruchu, stanowi wjazd do dzielnicy przemysłowej Jarosławia a zarazem wjazd od strony wschodniej do Muniny i niewielkiej części Tuczemp ponieważ zrezygnowano z węzła S-6 w Muninie.

W dniu 5.07.2001 r. Burmistrz Miasta Jarosław przesłał do GDDKiA Oddział w Rzeszowie koncepcję budowy łącznika od istniejącej drogi krajowej Nr 4 do projektowanej obwodnicy Jarosławia opracowaną, na zlecenie Zarządu Miasta Jarosław, przez „Geomiar”. Koncepcja łącznika przewidywała pełne połączenie obydwu kierunków ruchu obwodnicy z DK-Nr 4 za pośrednictwem ronda na ul. 3 Maja.

Rozwiązanie takie przewidywano na posiedzeniu KOPI w dniu 03.03.2000 r., gdzie w protokole zapisano....*dodatkowo przeanalizować możliwość budowy połączenia (łącznika) obwodnicy z istniejącą drogą nr 4, tj. odcinka od rejonu WD3 w kierunku południowym do wymienionej drogi, z jednoczesną likwidacją węzła S-6.*

Na posiedzeniu KOPI w dniu 24.10.2000 r. ustalono m. in. . *na odcinku od km 638+603 do km 641+544 wg alternatywy II studium techniczno-ekonomicznego opracowanego przez „Geomiar” w Jarosławiu oraz ...przewidzieć możliwość włączenia docelowo łącznika obwodnicy z ul. 3 Maja w miejscu projektowanego przejazdu gospodarczego WD3 . Łącznik nie stanowi elementu budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 4.*

(dowód: akta kontroli str. 13-17, 271-283)

2. Procedura zatwierdzenia lokalizacji drogi

Opis stanu
faktycznego

W dniu 30.12.2003 r. Burmistrz Miasta Jarosław na wniosek Inwestora z dnia 27.11.2000 r. wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu znak UA-7331/280/00-03 (wzist) dla inwestycji polegającej na: budowie drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E-40) Jędrzychowice-Korczowa na odcinku od km 632+593 do km 643+830 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – przewidzianej do realizacji w granicach województwa podkarpackiego:

Inwestycja obejmuje budowę w zakresie:

węzły i skrzyżowania

1. w km 633+041,94- wiadukt drogowy S 1 (3-przęsłowy) –ul. Krakowska istn. droga krajowa Nr 4, droga gminna Tywonía i ul. Lotników Kl. Z,
2. w km 633+485,60 – wiadukt kolejowy WK 1(1-przęsłowy) – linia kolejowa relacji Przemyśl-Kraków,
3. w km 634+711,92 – wiadukt drogowy WD1 (3-przęsłowy)- ul. Grodziszczńska Kl. L,
4. w km. 635+727,19 – wiadukt drogowy S 3 (węzeł 3-przęsłowy) ul. Kruhel Pełkiński istn. droga krajowa nr. 77 Lipnik- Jarosław- Przemyśl,
5. w km 636+093,01- most drogowy M1 (1-przęsłowy) na rzece Stary San,
6. w km 636+850,73 wiadukt drogowy WD2 (3-przęsłowy) ul. Starosanowa Kl. L,
7. w km 637+325,60 –most drogowy M2 (1-przęsłowy) na rzece Stary San,
8. w km 638+320,29 – skrzyżowanie z wyspą centralną – ul. Zamkowa, Flisacka i ul. Sanowa w ciągu istniejących dróg wojewódzkich Nr 865 Jarosław – Bełżec i Nr 870 Jarosław- Sieniawa,

9. w km 640+793,93 –wiadukt drogowy WD3 (4- przęsłowy) połączenie dróg dojazdowych we wsi Munina,
10. w km 643+320 – przejazd P 1 pod wiaduktem kolejowym linii kolejowej relacji Munina-Hrebenne- we wsi Munina,
11. w km 638+635;km 639+406 ;km 640+202,70; km 641+976 – przejazdy (przejścia) gospodarcze o ograniczonej skrajni,
12. drogi serwisowe, skarpy, przepusty, ekrany akustyczne, chodniki, ciągi piesze i rowerowe;
13. budowa i przebudowa lub zabezpieczenie urządzeń obcych kolidujących z budowa drogi – wodociągi i kanalizacje, gazociągi, linie energetyczne, napowietrzne i kablowe, zasilanie oświetlenia i sygnalizacji świetlnych, oraz linie teletechniczne.

Parametry trasy głównej GP (dawniej III klasy technicznej)- droga dwujezdniowa z czterema pasami ruchu- realizacja w II etapach: I etap jedna jezdnia na całej długości obwodnicy(północna), II etap druga jezdnia na całej obwodnicy (południowa).

Decyzja była ważna przez okres 5 lat od daty uprawomocnienia się decyzji i straciła ważność z dniem 14 kwietnia 2009 r.

Decyzja wzięta nie przewidywała węzła S 6 w Tuczępach.

Decyzja wzięta posłużyła do przygotowania terenu pod inwestycję w zakresie wykupu gruntów.

(dowód: akta kontroli str. 137-150)

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 193 poz. 1194 z późn. zm.) tzw. „spec ustawa”, wniosek Inwestora w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (zrid) podlega rozpatrzeniu przez Wojewodę.

W dniu 10 września 2008 r. weszła w życie ustawa z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw

W dniu 19 grudnia 2008 r. Inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad złożył do Wojewody wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (zrid) „Budowa drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E-40) Jędrzychowice-Korczowa odcinek od km 645+167,00 do km 656+481,32 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi”

Wojewoda Podkarpacki w dniu 19.06.2009 r. wydał decyzję I.X-7119-1-1/09 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i zezwolił na realizację inwestycji drogowej pn. „Budowa drogi obwodowej miasta Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 (E-40) Jędrzychowice-Korczowa odcinek od km 645+167,00 do km 656+481,32 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi” na rzecz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie.

W punkcie 8 decyzji zrid opisano wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, z określeniem ich kategorii:

Obwodnica posiada następujące połączenia z drogami publicznymi:

- W węźle S-1 z istniejącą drogą krajową nr 4 biegnącą do centrum miasta (ul. Krakowska), która po wybudowaniu obwodnicy stanie się drogą samorządową.

Ponadto węzeł ten umożliwi połączenie z następującymi drogami;

- drogą powiatową nr 1724 R (ul. Lotników),
- drogą gminną nr 111602 (do wsi Tywonina),
- drogą gminną do wsi Wierzbna

- W węźle S-3 z istniejącą drogą krajową nr 77 Lipnik-Przemyśl (ul. Kruhel Pełkiński) obecnie droga ta łączy się z DK 4 na jednopoziomowym skrzyżowaniu w centrum miasta. Po wybudowaniu obwodnicy połączenie dróg nastąpi w węźle S-3 i od tego miejsca przebieg DK 77 i DK 4 (obwodnicy) pokrywał się będzie do Radymna, gdzie nastąpi rozdzielenie tych dróg, tj. DK 77 do Przemyśla, zaś droga DK 4 do Korczowej. Odcinek obecnej DK 77 po wybudowaniu obwodnicy do węzła S-3 w kierunku centrum stanie się drogą samorządową.
- W skrzyżowaniu S-4 z istniejącą drogą wojewódzką nr 865 Jarosław- Bełżec. Droga nr 865 bierze swój początek na skrzyżowaniu z drogą krajową w centrum miasta, następnie biegnie w kierunku Bełżca, krzyżując się w jednym poziomie z projektowaną obwodnicą. W ciągu tej drogi znajduje się jedyny most przez rzekę San.
- W włączeniu S-6 na prawoskręt w kierunku Korczowej projektuje się połączenie obecnej DK-4 (po wybudowaniu obwodnicy, droga samorządowa) z obwodnicą, ale tylko dla relacji prawoskrętnej w kierunku Korczowej.
- W skrzyżowaniu S-7 z istniejącą drogą powiatową nr 1790 R do wsi Tuczępy po stronie prawej oraz istniejącą drogą gminną 111529 po stronie lewej. Ponadto w związku z budową drogi obwodowej wybudowane zostaną drogi dojazdowe obsługujące przyległy teren, które włączone zostaną w istniejący układ dróg lokalnych, będących w większości drogami publicznymi.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się ponadto obiekty inżynierskie:

- Wiadukt WD-1 w km 645+650,86 – obiekt dwuprzęsłowy,
- Wiadukt WD-2 w km 647+305,44 – obiekt trójpłaszczyznowy,
- Wiadukt WD-3 w km 648+316,20 – jednopłaszczyznowy,
- Most M-1 w km 648+690,15,
- Most M-2 w km 649+926,26,
- Przejazdy gospodarcze,
- Przepusty na ciekach,
- Mury oporowe

(dowód: akta kontroli str. 285-328)

W wyniku postulatów mieszkańców, starań władz Miasta Jarosławia oraz Samorządu Województwa w sprawie zmiany skrzyżowania S-4 jednopoziomowego z sygnalizacją świetlną na skrzyżowanie dwupoziomowe, oraz S-5 (w miejsce WD-3) jako nowy element projektowanej obwodnicy, umożliwiający komunikację, za pomocą łącznika pomiędzy drogami: powiatową 1766 R (ul. Morawska) i obwodnicą (łącznik z rondem na ul. 3 Maja) Inwestor zmienił wariant i w dniu 30 grudnia 2009 r. wystąpił z wnioskiem do Wojewody Podkarpackiego o wydanie decyzji zriid obejmującej zmiany dotyczące odcinków od km 650+046 do km 651+469 oraz w km 653+057 do km 654+051,13.

(dowód: akta kontroli str. 41-49, 263-267)

Wojewoda Podkarpacki w dniu 27.08.2010 r. wydał decyzję I.X-7119-1-2/10 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i zezwolił na realizację inwestycji na wymienionych odcinkach w zakresie zmienionych wariantów węzłów S-4 i S-5.

W decyzji planowany węzeł S-5 został opisany jako „typu trąbka” usytuowany w km 653+577,95 obwodnicy, tuż za wschodnią granicą miasta Jarosławia, w obrębie sołectwa Munina. Węzeł wraz z drogą łącznikową umożliwi bezpośredni wjazd iwyjazd na obwodnicę od strony wschodniej. Decyzja ta definitywnie wyeliminowała wariant węzła S-6 w Tuczempach, pozostawiając w tym miejscu jedynie wjazd z Muniny na obwodnicę w kierunku Radymna w rejonie wiaduktu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 329-362)

W dniu 04 lipca 2008 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy Gminą Miejską Jarosław, Powiatem Jarosławskim i GDDKiA O/Rzeszów w sprawie wspólnej realizacji węzła drogowego S-5 w obrębie Munina, wraz z Łącznikiem drogowym na przedłużeniu drogi powiatowej Nr 1766 R w Jarosławiu.

W porozumieniu ustalono, iż inwestorem zadań związanych z węzłem S-5 oraz rondem na skrzyżowaniu łącznika z ul 3 Maja (DK-4) będzie GDDKiA ,a funkcję inwestora łącznika na przedłużeniu drogi powiatowej Nr 1766 R do węzła S-5 będzie sprawował Powiat Jarosławski.

(dowód: akta kontroli str. 363-388)

3. Sposób finansowania inwestycji.

Opis stanu
faktycznego

W dniu 18.06.2010 r. zostało zawarte porozumienie nr POPW.04.01.00-18-001/10-00 w sprawie dofinansowania projektu „Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice - Korczowa” w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.

Zawarte porozumienie pomiędzy Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości w Warszawie a Generalną dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie określało całkowitą szacunkową wartość Projektu na 431 577 400,00 PLN, w tym szacunkowa kwota wydatków kwalifikowanych 419 348 300,00 PLN.

Maksymalna kwota dofinansowania na realizację Projektu zapisana w porozumieniu wyniosła 177 925 892,00 PLN i nie przekracza 85% rzeczywistej kwoty wydatków kwalifikowanych.

Pozostała część potrzebnych środków finansowych na zrealizowanie zadania pochodziła z Budżetu Państwa z Krajowego Funduszu Drogowego (KDF).

Łącznie ze środków europejskich oraz środków KDF w latach 2010-2013 wydatkowano na tą inwestycję kwotę 408 717 490,55 PLN (brutto)

(dowód: akta kontroli str. 389-454)

4. Umowa o realizację inwestycji, protokoły odbioru, dopuszczenie do eksploatacji drogi.

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie rozstrzygnięcia przetargu ograniczonego Inwestor w dniu 08.02.2010 r. zawarł Umowę Nr 2811/2/2010 z Konsorcjum 6 firm, którego liderem była firma EUROVIA POLSKA S.A. - na wykonanie robót polegających na: „Budowie obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 Jędrzychowice-Korczowa”.

Cena kontraktowa zapisana w kontrakcie za wykonanie robót wynosiła 302 637 330,89 PLN Netto, maksymalna wartość zobowiązania wynosiła 115% kwoty brutto – 424 650 683,24 PLN.

Termin wykonania zamówienia ustalono na 24 miesiące od daty rozpoczęcia robót.

Warunki kontraktu opierały się o zasady FIDIC 1999. (*Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów*)

W czasie trwania umowy zawarto 6 aneksów. Ostateczny termin wykonania zadania ustalono w Aneksie nr 6 na 24 miesiące i 265 dni.

Data rozpoczęcia robót została ustalona na 10.03.2010 r.

Końcowy odbiór robót od wykonawcy nastąpił w dniu 30.11.2012 r., termin wykonania zadania wyniósł 24 miesiące i 265 dni.

(dowód: akta kontroli str. 455-564)

W dniu 18.12.2012 r. Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w oparciu o przepisy Prawa budowlanego Decyzją IK.771.1.174.2012 udzielił pozwolenia na użytkowanie drogi obwodowej miasta Jarosławia w zakresie drogi głównej wraz z węzłami. Wcześniejszymi decyzjami udzielono pozwoleń na użytkowanie 14 obiektów inżynierskich usytuowanych w ciągu drogi głównej obwodnicy.

W dniu 13.03.2013 r. Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Rzeszowie decyzją IK.771.1.14.2013 udzielił pozwolenia na użytkowanie węzła drogowego S-5 łączącego drogę powiatową Nr 1766R (ul. Morawska) z projektowaną obwodnicą m. Jarosławia - odcinek II droga łącznikowa km 0+056,58 do km 0+528,32.

(dowód: akta kontroli str. 565-576,577-584)

5. Konsultacje społeczne dotyczące odcinka obwodnicy w m. Munina i Tuczempy.

Opis stanu
faktycznego

W trakcie prowadzonego przez Burmistrza Miasta Jarosław postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla zadania inwestycyjnego budowy obwodnicy, przedstawiono koncepcję 3 wariantów węzła S-6 łączącego obwodnicę z ul. 3 Maja w Muninie. W wyniku czego 37 mieszkańców Muniny i Tuczemp, będących stronami w postępowaniu administracyjnym, wyraziło swoje stanowisko w sprawie lokalizacji drogi a szczególnie w węzła S-6.

Większość stron wyrażała sprzeciw wobec planu realizacji węzła S-6 uzasadniając stanowisko naruszeniem ich dóbr i bądź nie wyrażała zgody na zbycie potrzebnych działek bądź stawiała warunki nie do przyjęcia przez inwestora.

(dowód: akta kontroli str. 183-262)

Pan Wiesław Kaczor Dyrektor Oddziału GDDKiA w Rzeszowie wyjaśnił, że: *W związku z licznymi wnioskami mieszkańców wsi Munina i Tuczempy, które wpłynęły na etapie postępowania administracyjnego w sprawie wydania DWZiZT, o zmianę przyjętych rozwiązań projektowych obwodnicy przebiegającej przez Muninę i Tuczempy, które de facto sprowadzały się do żądania o odstąpienie od budowy węzła S-6, podnoszonymi również w trakcie spotkania informacyjno – wyjaśniającego z mieszkańcami, zorganizowanego przez Burmistrza Miasta Jarosławia w dniu 31.01.2001r., z udziałem między innymi Inwestora (GDDKiA), Projektanta i Urzędu Miasta w Jarosławiu, po wnikliwym przeanalizowaniu złożonych wniosków i postulatów stron, podjęto oczekiwaną społecznie decyzję o rezygnacji z budowy 2-poziomowego węzła S-6 i wprowadzono włączenie do obwodnicy istniejącej DK 4 poprzez pas włączenia dla pojazdów jadących dotychczasową DK 4 z Jarosławia w kierunku Przemyśla. Dla pojazdów jadących z Przemyśla między innymi do zakładów przemysłowych położonych przy ul. 3-go Maja dojazd planowany był drogą łącznikową poprzez węzeł S-5. W tej sprawie zostało zawarte stosowne porozumienie z władzami Miasta. Ponadto zapewniono połączenie dla ruchu lokalnego terenów położonych po stronie wschodniej linii kolejowej z istniejącą DK 4 po stronie zachodniej. Korektę wniosku o DWZiZT, przekazano Burmistrzowi Miasta Jarosławia w listopadzie 2001r. Dla takich rozwiązań została wydana DWZiZT przez Burmistrza Miasta Jarosławia w porozumieniu w Wójtem Gminy Jarosław oraz Wójtem Gminy Pawłosiów. Oznacza to, że ujęte w tej decyzji rozwiązania zostały w pełni zaakceptowane przez Wójta Gminy Jarosław.*

Podkreślam przy tym, że w 2000r. tj. w roku złożenia wniosku o DWZiZT nie obowiązywała ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Jediną drogą do przygotowania inwestycji drogowej, było uzyskanie DWZiZT. Jej uzyskanie decydowało o tym, czy obwodnica będzie budowana czy też nie. W związku z tym nakazem chwili było jak najszybsze uzyskanie wymienionej decyzji. Zwłaszcza w istniejącej wówczas dramatycznej sytuacji komunikacyjnej Jarosławia, która systematycznie pogarszała się. Natężenie ruchu na DK4, wg. generalnego pomiaru ruchu w 2000r. wyniosło w Centrum miasta 17 333 poj./dobę. Miasto było każdego dnia zakorkowywane. Przejechanie odcinka miejskiego drogi zajmowało w godzinach szczytu ponad 1 godzinę. Pojazdy poruszały się ruchem zależnym, z bardzo małą prędkością i częstymi zatrzymywaniem. Skutkowało to dużą

wypadkowością oraz uciążliwym ponadnormatywnym oddziaływaniem na zabudowę mieszkaniową (w tym zabytkową), którą zabudowana była ówczesna DK4. W takiej sytuacji odcinek drogi krajowej nr 4 a także i międzynarodowej E-40, przebiegający przez miasto Jarosław, stanowił największe utrudnienie w ruchu do przejść granicznych w Korczowej i Medyce oraz w kierunku zachodnim. W celu poprawy tej sytuacji zachodziła pilna potrzeba budowy obwodnicy. Wymagało to jak najszybszego rozwiązania. W związku z ujawnieniem się ostrego konfliktu społecznego na tle ujętego we wniosku o wydanie DWZiZT dwupoziomowego węzła S-6, GDDKiA, w celu zapobieżenia możliwości uchylecia w trakcie procedury odwoławczej DWZiZT, podjęła decyzję o zmianie wniosku, polegającej na rezygnacji, w pierwszym etapie budowy obwodnicy z węzła S-6 i wprowadzeniu rozwiązania, które w całości mieściło się w granicach Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jarosław. Decyzja ta była decyzja trafna, bowiem powstały konflikt został wygaszony, a DWZiZT mimo kilkunastu odwołań do SKO i skarg do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, została utrzymana w mocy. Otworzyło to drogę do dalszych faz dokumentacyjnych i innych prac przygotowawczych, które doprowadziły ostatecznie do wybudowania oczekiwanej przez społeczeństwo Jarosławia i użytkowników DK 4 obwodnicy. Zaznaczam dodatkowo, że strony wszystkich postępowań administracyjnych jak i inni zainteresowani mieli możliwość wypowiedzenia się co do zastosowanych rozwiązań. Miały też możliwość składania wniosków i zastrzeżeń. Wnioski takie i zastrzeżenia były składane, te z nich, które były możliwe do przyjęcia, zostały uwzględnione, czego dowodem jest rezygnacja z budowy w/w węzła. GDDKiA postępowała zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskała wszystkie wymagane decyzje, w tym Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Decyzję o zezwoleniu na realizację.

Jednocześnie zwracam uwagę, że do chwili podjęcia decyzji, co do zmiany trybu przygotowania inwestycji, (po wejściu w życie w dniu 10.09.2008r., nowelizacji ustawy z dnia 10.04.2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), GDDKiA zobowiązana była do uzyskiwania zgód właścicieli nieruchomości na wejście w teren, bądź do nabycia gruntów potrzebnych pod planowaną inwestycję. Ze względu na powyższe realizacja inwestycji, społecznie nieakceptowalnej byłaby bardzo utrudniona, z powodu braku zgody właścicieli działek na ich sprzedaż pod budowę obwodnicy. Zachodziłaby konieczność przeprowadzania długotrwałych postępowań wywłaszczeniowych, trwających nawet kilkanaście lat.

(dowód: akta kontroli str. 717-721)

Wójt Gminy Jarosław w dniu 01.02.2001 r. wystąpił do GDDKiA w Warszawie z poparciem dla mieszkańców wsi Munina o wykonanie przejazdu gospodarczego w ciągu obwodnicy w km 641+980 (po zmianie kilometraża 654+581,38) skrzyżowanie z drogą gminną dz. Nr ewid. 912. Inwestor zrealizował wnioskowany przejazd gospodarczy.

W dniu 12.01.2005 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy Wójtem Gminy Jarosław a Burmistrzem Miasta Jarosław w sprawie współdziałania w przygotowaniu do realizacji inwestycji obwodnicy Jarosławia.

W dniu 13.03.2008 r. Urząd Gminy Jarosław pismem do Biura Projektów akceptował projekt obwodnicy Jarosławia na trasie przebiegającej przez teren wsi Munina

i Tuczempy oraz pozytywnie opiniował zaprojektowane drogi gminne dojazdowe do projektowanej obwodnicy. Podobnie Wójt Gminy Jarosław pismem z dnia 18.11.2008 r. do GDDKiA Oddział w Rzeszowie w sprawie wniosku o zriid nie wnosil zastrzezeń i opiniował pozytywnie lokalizację planowanej inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 129-135, 151-166)

Projekt obwodnicy wykluczał wjazd na obwodnicę z drogi gminnej na działce nr 1405/2 w Muninie skomunikowanej z DK-4 dojazd o nawierzchni gruntowej do oczyszczalni ścieków, pól i żwirowni. Celem umożliwienia dostępu do drogi publicznej (DK-4) terenów obsługiwanych przez drogę gminną 1405/2 Inwestor, za zgodą Wójta Gminy Jarosław, w ramach zadania inwestycyjnego zaprojektował oraz przebudował istniejącą drogę gminną w terenie zabudowanym w Tuczempach na długości 515 m stanowiącą dojazd do oczyszczalni ścieków oraz pól i żwirowni poprzez sieć istniejących dróg gminnych.

Pomimo wcześniejszych akceptacji przez Wójta rozwiązań dróg gminnych w tym rejonie Tuczemp oraz zrealizowaniu przebudowy drogi gminnej do oczyszczalni ścieków przez Inwestora, Wójt Gminy Jarosław ponownie w dniach 11.08.2011 r. oraz 7.12.2011 r. zwrócił się do GDDKiA Oddział w Rzeszowie a w dniu 10.01.2012 r. do Generalnego Dyrektora DKiA w Warszawie w sprawie przywrócenia zjazdu z drogi gminnej nr 1405/2 w Muninie na obwodnicę Jarosławia. Inwestor, GDDKiA, stoi na stanowisku iż nadrzędną sprawą jest zachowanie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego na obwodnicy a tereny obsługiwane przez dotychczasową drogę 1405/2 posiadają zapewniony dostęp do drogi publicznej.

(dowód: akta kontroli str. 585-609)

W trakcie oględzin stwierdzono, iż droga gminna 1405/2 o nawierzchni gruntowej jest skomunikowana ze skrzyżowaniem S-7 w Tuczempach poprzez wykonaną drogę do oczyszczalni ścieków.

Drogi gminne na tym terenie mogą być skomunikowane z drogą gminną ul. 3 Maja w Muninie poprzez przejazd pod wiaduktem kolejowym dalej do przejazdu gospodarczego (PG4) pod obwodnicą z wykorzystaniem wybudowanych dróg serwisowych po zachodniej stronie linii kolejowej.. Przejazd gospodarczy pod obwodnicą umożliwia przejazd pojazdów wielkogabarytowych typu kombajn. Teren ten posiada skomunikowanie z drogami publicznymi tj. z obwodnicą przez skrzyżowanie S-7 w Tuczempach, oraz z drogą gminną ul. 3 Maja (dawna DK-4) w Muninie. Wymieniona sieć dróg gminnych wymaga gruntownej modernizacji.

(dowód: akta kontroli str. 683-700)

6. . Sposób załatwiania skarg i wniosków mieszkańców ul Kwiatowej.

Opis stanu
faktycznego

W dniu 18.12.2012 r. została oddana i uzyskała pozwolenie na użytkowanie udzielone przez Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Rzeszowie, obwodowa miasta Jarosławia w zakresie drogi głównej wraz z węzłami. W tym czasie nie było połączenia obwodnicy w węźle S-5 z rondem na ul. 3 Maja. Łącznik ten został uruchomiony w dniu 29.05.2013 r po zgłoszeniu do

Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Rzeszowie zakończenia robót, i uzyskaniu powiadomienia wymienionego Inspektora o przyjęciu tego zgłoszenia bez sprzeciwu - pismo z dnia 24.05.2013 r. znak; IK.771.1.72.2013 a więc prawie 6 miesięcy później po dopuszczeniu do ruchu obwodnicy.

Z chwilą uruchomienia obwodnicy, około 200 m przed skrzyżowaniem S-7 w Tuczempach, ustawiono znak drogowy informujący o braku możliwości wjazdu z tego skrzyżowania na odcinek „starej” DK-4, w tym dojazdu do Muniny przez ul. Przemyską i Kwiatową. Część kierowców, nie zważając na znak, kierowała pojazdy na dawną DK-4 przez ul. Kwiatową.

Oznakowanie zmiany organizacji ruchu ustawione zdecydowanie wcześniej przed S-7 pozwoliłoby zaskoczonym kierowcom, w tym korzystającym z GPS wybrać właściwą drogę.

Po oddaniu i dopuszczeniu do ruchu obwodnicy wjazd od strony wschodniej do Muniny i Jarosławia z powodu braku połączenia węzła S-5 z dawną DK-4 musiał odbywać się zgodnie z oznakowaniem przez węzeł S – 4 i przez centrum miasta co wydłużało dojazd o kilka km. Pojazdy jadące od strony Radymna w celu skrócenia drogi, pomimo oznakowania ograniczającego, wjeżdżały na skrzyżowaniu S-7 w Tuczempach na starą drogę DK-4 (ul. 3 Maja) poprzez lokalne drogi gminne, w tym przez ul. Kwiatową, która przed budową obwodnicy była drogą o nawierzchni bitumicznej stanowiącą dojazd do kilku posesji, nie przystosowaną do wzmożonego ruchu. Wzmożony ruch na tej drodze wywołał sprzeciw i protesty mieszkańców przy tych ulicach mieszkańców Tuczemp. Doszło do blokady tej drogi i nadano tej sprawie medialny rozgłos. Protestujący pisali petycje do różnych organów z żądaniami wybudowania na oddanej do użytku obwodnicy runda w okolicy wiaduktu kolejowego, które miałyby połączyć obwodnicę z ul. 3 Maja stanowiącą dawną DK-4 z możliwością wyjazdu i wjazdu lub utworzenie w tym miejscu na obwodnicy lewoskrętu w kierunku ul. 3 Maja co umożliwiłoby odciążenie z ruchu ul. Kwiatowej.

(dowód: akta kontroli str. 565-576, 611-663, 697)

Dyrektor Oddziału GDDKiA Pan Wiesław Kaczor wyjaśnił, że: *Postulowana przez mieszkańców miejscowości Tuczemy budowa runda, zlokalizowanego pod wiaduktami w ciągu linii kolejowej Jarosław – Hrebenne, byłaby niezgodna z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zawartymi w § 9 ust. 1, pkt. 3), wg którego: „Droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy — nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają, (...)”.*

Żądane, w km ok. 656+930, rondo zlokalizowane byłoby w odległości ok. 550 m. od sąsiedniego istniejącego skrzyżowania DK 4 z drogą powiatową Nr 1790 R w km 656+481 oraz drogą gminną. Obwodnica na tym odcinku przebiega poza terenem zabudowy. Natomiast wymagana dopuszczalna odległość pomiędzy skrzyżowaniami wynosi ponad 1000 m. Niedochowanie tego warunku w przypadku nowobudowanej drogi jest niedopuszczalne.

Niezależnie od tego wprowadzenie żądanego skrzyżowania 1-poziomowego pogorszyłaby płynność ruchu, oraz bezpieczeństwo ze względu na dodatkowe punkty kolizji. Ponadto po oddaniu do użytkowania łącznika drogowego od węzła S5 do ronda na ul. 3-go Maja, budowa dodatkowego skrzyżowania nie byłaby uzasadniona.

(dowód: akta kontroli str. 721)

Po zrealizowaniu obwodnicy i łącznika w węźle S-5 Inwestor osiągnął założony cel, centrum Jarosławia przestało być korkowane, poprawiła się płynność ruchu na DK-4, nastąpiła zdecydowana poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Jarosławia.

Sprawa wjazdu do Muniny przez ul. Kwiatową stanowi problem samorządu gminnego bowiem dotyczy organizacji ruchu na drogach gminnych.

W celu stwierdzenia natężenia ruchu w rejonie ul. Kwiatowej w Tuczempach w ramach oględzin w dniu 18.06.2013 r. wykonano w godzinach 6³⁰ do 9⁰⁰ tj. w czasie dojazdu pracowników do pracy w Muninie i Jarosławiu, pomiar ruchu pojazdów wjeżdżających w ul. 3 Maja w Muninie od strony Radymna.

W czasie 2,5 godz. przez jednokierunkowy odcinek ul. Kwiatowej w kierunku Muniny przejechało 215 samochodów osobowych, 4 motocykle, 29 samochodów dostawczych, w tym 3 busy, 22 autobusy, 1 ciągnik, 2 samochody ciężarowe do 5 ton i 1 samochód powyżej 5 ton (TIR). W zdecydowanej większości był to ruch pojazdów miejscowych dojeżdżających do pracy w Muninie i Jarosławiu wybierających skrócony wariant dojazdu.

Przejazd samochodów nie uprawnionych, według ustawionych znaków drogowych, do wjazdu w ul. Kwiatową odbywał się pomimo widocznych znaków drogowych ograniczających ruch tych pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 681,683-700)

Wójt Gminy Jarosław w piśmie z dnia 28.02.2013 r. skierowanym do Przewodniczącego Zgromadzeń Publicznych w miejscowościach Munina i Tuczemy, podtrzymuje aktualną koncepcję układu komunikacyjnego w tym rejonie i przedstawił zamiar przebudowy części ul Kwiatowej poprzez jej poszerzenie i odnowę nawierzchni, wybudowanie chodnika przy tej ulicy oraz pod wiaduktem kolejowym a także przystanku autobusowego przy ul. Kwiatowej.

(dowód: akta kontroli str. 665-679)

Dyrektor Oddziału GDDKiA wyjaśnił, że: *Wychodząc naprzeciw potrzebom ewentualnej rozbudowy sieci dróg gminnych, których zarządcą jest Wójt Gminy Jarosław, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie bierze pod uwagę dokonanie podziału terenu zajętego pod drogę w części znajdującej się poza pasem drogowym i przekazanie go Staroście Powiatowemu w Jarosławiu. Działania te umożliwią w dalszej konsekwencji wójtowi Gminy Jarosław połączenie ul. Przemyskiej w Tuczempach z ul. 3-go Maja . Wymagać to jednak będzie dodatkowych wykupów gruntów na cele inwestycyjne w sąsiedztwie pasa drogowego drogi obwodowej miasta Jarosławia i uruchomienia procesu inwestycyjnego w zakresie budowy drogi gminnej .*

(dowód: akta kontroli str. 709)

Ustalono
nieprawidłowości

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

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni 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.

....., dnia
miejsowość *data*

Kontroler
Zbigniew Rudnicki
Doradca techniczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor
Stanisław Sikora

.....
podpis

.....
podpis