



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.005.01.2020

**Pan
Sławomir Gonciarz
Dyrektor
Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta
we Wrocławiu**
ul. Długa 49
53-633 Wrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław (dalej: ZDiUM).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Gonciarz, Dyrektor ZDiUM od dnia 7 maja 2012 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie do realizacji zadań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych. 2. Działania podejmowane w zakresie eliminacji ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych na obszarach zurbanizowanych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (do dnia zakończenia kontroli) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹ (dalej: <i>ustawa o NIK</i>), z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 tej ustawy.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontroler	Waldemar Ściborski, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/57/2020 z dnia 15 kwietnia 2020 r.

(akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz.U. z 2019 r. poz. 489, ze zm.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

ZDiUM, jako podmiot wykonujący zadania z zakresu zarządzania drogami w granicach administracyjnych miasta Wrocławia, był właściwie przygotowany pod względem organizacyjno-kadrowym do realizacji działań, które sprzyjały ochronie infrastruktury drogowej, w szczególności poprzez eliminację z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów ciężarowych.

Wykorzystywane do realizacji tego celu m.in. dokumenty programowe i planistyczne, w tym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (dalej: Studium) oraz ujęty w nim Plan rozwoju dróg w mieście Wrocławiu, jak również plany zagospodarowania przestrzennego, uwzględniały problematykę ochrony dróg, w tym ograniczenia ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Pod tym względem dokumenty te odpowiadały rekomendacjom Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)³ i Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.⁴, wskazującym na konieczność ochrony infrastruktury drogowej przed nadmierną i przedwczesną degradacją powodowaną przez ruch przeciążonych pojazdów ciężarowych.

ZDiUM podejmował działania chroniące infrastrukturę miasta Wrocławia przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Dotyczyły one przede wszystkim wprowadzania ograniczeń w dostępności miasta Wrocławia dla pojazdów ciężarowych, wprowadzania zmian w organizacji ruchu w związku z trwającymi inwestycjami budowlanymi w mieście i jego okolicy, nadzorowania prawidłowości prowadzenia obsługi komunikacyjnej budów, czy zwiększenia w latach 2018-2019 do 13,1 km długości dróg przystosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś.

Przyjęte rozwiązania w zakresie organizacji ruchu transportu ciężarowego, jak również zmiany infrastruktury drogowej miały decydujący wpływ na istotne zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych w mieście Wrocławiu. Dane pomiarowe z lat 2010 i 2018 wskazują bowiem na spadek udziału ruchu ciężarowego w ruchu miejskim o 69,6% dla szczytu porannego oraz o 82,8% dla szczytu popołudniowego.

Najwyższa Izba Kontroli zauważa jednakże, że wybudowany w latach 2007-2009 z zamiarem przeciwdziałania degradacji dróg, a wdrożony kosztem 6,3 mln zł w pięciu lokalizacjach miasta Wrocławia system preselekcyjnego ważenia pojazdów nie był w pełni wykorzystywany. Podstawowym tego powodem było niezapewnienie prawidłowych wskazań systemu w związku z jego częstymi awariami, trwającymi aż 56,9% dni analizowanego okresu lat 2018-2020 (do 26 maja), związanymi z brakiem przesyłu danych i złym stanem nawierzchni drogi, a nieusuwanymi na bieżąco z uwagi na ograniczone środki finansowe. Kolejnym powodem niepełnego wykorzystania systemu była zmiana sposobu typowania pojazdów do kontroli pod względem ich masy, którą obejmowano kolejno najeżdżające pojazdy ciężarowe, a nie tylko wskazane przez system preselekcji, co związane było ze spadkiem ich udziału w ruchu pojazdów.

ZDiUM współpracował z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego we Wrocławiu (dalej: WITD) i Policją, m.in. w zakresie prowadzenia kontroli masy pojazdów oraz udostępniania danych z Inteligentnego Systemu Transportu

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszej kontroli zastosowano ocenę ogólną w formie opisowej.

³ Przyjętej uchwałą Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. z 2013 r. poz. 75).

⁴ Przyjętej uchwałą Nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*” (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

(dalej: ITS), przy czym zasady tej współpracy nie zostały sformalizowane. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wewnętrznymi uregulowaniami, ZDiUM przeprowadzał w sposób rzetelny okresowe kontrole dróg i obiektów budowlanych zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych w mieście Wrocławiu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Dokumenty planistyczne, o zakresie związanym z rozwojem i zagospodarowaniem miasta Wrocławia, opracowywało Biuro Rozwoju Wrocławia podporządkowane organizacyjnie Departamentowi Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego Wrocławia. Do zadań Biura Rozwoju Miasta należało między innymi przygotowanie Studium, uchwalonego przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.⁵, oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

ZDiUM, jako jednostka budżetowa podległa gminie Wrocław, zarządza drogami publicznymi na terenie miasta Wrocławia, tj. drogami o kategorii dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad, jak również uzgadnia otrzymane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Według Dyrektora ZDiUM na etapie opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego kształtowane są między innymi nowe korytarze komunikacyjne z określeniem klasy technicznej danego obiektu drogowego. Planowany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego układ drogowy dostosowywany jest przez projektantów Biura Rozwoju Wrocławia do przewidywanych potrzeb komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych, opisanych w tych planach.

Opracowane przez Biuro Rozwoju Wrocławia w 2018 r. Studium zostało zaopiniowane przez ZDiUM. Jednym z elementów tego Studium była Polityka Zrównoważonej Mobilności, uwzględniająca potrzeby wszystkich użytkowników, w tym użytkowników transportowych.

ZDiUM nie sporządził odrębnego dokumentu określającego jego politykę związaną z budową, rozbudową i modernizacją miejsc kontroli pojazdów oraz wag preselekcyjnych na terenie miasta Wrocławia.

W dniu 24 września 2019 r. Marszałek Województwa Dolnośląskiego zwrócił się⁶ do ZDiUM o uzgodnienie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego, którego częścią był projekt Planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Postanowieniem z dnia 5 listopada 2019 r.⁷ ZDiUM uzgodnił powyższy projekt bez uwag.

(akta kontroli str. 19-26)

1.2. Plan rozwoju sieci drogowej miasta Wrocławia został przygotowany w ramach Studium przez Biuro Rozwoju Wrocławia.

Według wyjaśnień Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia, jedną z polityk uwzględnionych w Studium była Polityka

⁵ Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr L/1177/18.

⁶ Pismem nr IRT.ZPP.4100.1.2019(J) 3241/19.

⁷ Nr TUP.071.334.87933.85735.209.EK.

Zrównoważonej Mobilności, uwzględniająca m.in. kierunki rozwoju sieci drogowej. Polityka ta realizowana była poprzez kierunki dotyczące pięciu głównych obszarów: podziału miasta na strefy dostępności komunikacyjnej, integracji systemu transportowego (węzły przesiadkowe), systemu parkingów przesiadkowych P+R, polityki parkingowej i cech podstawowego systemu transportowego. W Studium wskazano ogólne kierunki polityki przestrzennej i funkcjonalnej transportu oraz kierunki polityki przestrzennej w zakresie systemu drogowego. Wyznaczono podstawowy układ ulic, na który składały się ulice klasy zbiorczej i głównej, ruchu przyspieszonego, ekspresowe i autostrady. Kierunki rozwoju systemu drogowego, zawarte w Studium, nie obejmowały ram czasowych i harmonogramu realizacji poszczególnych odcinków ulic. Ten element ujęty był w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta⁸.

Zgodnie z zakresem działania komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego Wrocławia⁹ do zadań:

- a) Biura Rozwoju Wrocławia, podporządkowanego organizacyjnie Departamentowi Strategii i Rozwoju Miasta, należało m.in.:
 - kształtowanie polityki przestrzennej poprzez sporządzanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
 - współpraca przy planowaniu rozwoju przestrzennego wrocławskiego obszaru funkcjonalnego;
- b) Wydziału Inżynierii Miejskiej, podporządkowanego organizacyjnie Departamentowi Infrastruktury i Gospodarki, należało m.in.:
 - opracowywanie projektów Wieloletnich Planów Inwestycyjnych Miasta;
 - przygotowywanie projektu wydatków inwestycyjnych do budżetu Miasta na dany rok oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta;
- c) Biura Zrównoważonej Mobilności, będącego jednostką organizacyjną Departamentu Infrastruktury i Gospodarki, należało m.in.:
 - planowanie rozwoju systemu transportowego w zgodzie z ideą wrocławskiej polityki mobilności;
 - opracowanie analiz transportowych związanych z rozwojem przestrzennym miasta Wrocławia i jego etapowaniem;
 - bezpośrednia współpraca z Biurem Rozwoju Wrocławia w opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i Studium w zakresie transportu, środowiska i infrastruktury technicznej.

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta ujęto następujące inwestycje dotyczące poprawy stanu dróg w mieście Wrocławiu (z wyłączeniem inwestycji niedotyczących bezpośrednio ruchu pojazdów ciężarowych, np. parkingów systemu „parkuj i jedź”, wydzielonych tras autobusowo-tramwajowych, tras rowerowych, itp.):

- a) budowa osi zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94 – realizacja zaplanowana na lata 2008-2023 nakładem w łącznej wysokości 410 895 103 zł (na lata 2018-2023 limit wydatków ustalono w wysokości 302 246 632 zł);

⁸ Przyjętej: uchwałą nr III/25/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 grudnia 2018 r. zmieniającą uchwałę nr XLIX/1170/17 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przyjęcia wieloletniej prognozy finansowej Miasta, uchwałą nr XVII/462/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 grudnia 2019 r. zmieniającą uchwałę nr III/28/18 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przyjęcia wieloletniej prognozy finansowej Miasta, uchwałą nr XXIII/622/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 maja 2020 r. zmieniającą uchwałę nr III/28/18 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przyjęcia wieloletniej prognozy finansowej Miasta.

⁹ Załącznik nr 3 do zarządzenia Nr 150/18 Prezydenta Wrocławia z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego Wrocławia.

- b) przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 – realizacja planowana na lata 2008-2019 nakładem w łącznej wysokości 100 987 726 zł (na lata 2018-2019 limit wydatków ustalono w wysokości 93 147 318 zł);
- c) przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 (ul. Obornicka, Pęgowska, Zajączkowska, Pełczyńska) – realizacja zaplanowana na lata 2017-2021 nakładem w łącznej wysokości 64 208 000 zł (na lata 2018-2021 limit wydatków ustalono w wysokości 64 168 640 zł);
- d) rozbudowa systemu zarządzania ruchem we Wrocławiu – realizacja zaplanowana na lata 2016-2020 nakładem w łącznej wysokości 17 051 936 zł (na lata 2018-2020 limit wydatków ustalono w wysokości 16 726 986 zł);
- e) budowa Alei Wielkiej Wyspy – realizacja zaplanowana na lata 2018-2023 z ustalonym limitem wydatków w łącznej wysokości 240 000 000 zł;
- f) budowa ul. Raclawickiej – realizacja zaplanowana na lata 2008-2018 nakładem w wysokości 30 507 357 zł (na rok 2018 limit wydatków wynosił 13 407 879 zł);
- g) przebudowa ul. Mościckiego od ul. Topolowej do ul. Ziemniaczanej – realizacja zaplanowana na lata 2014-2022 nakładem w łącznej wysokości 19 061 000 zł (na 2022 r. limit wydatków ustalono w wysokości 19 000 000 zł);
- h) przebudowa ul. Wilkszyńskiej – realizacja zaplanowana na lata 2014-2023 nakładem w łącznej wysokości 18 603 675 zł (na lata 2018-2023 limit wydatków ustalono w wysokości 18 586 455 zł);
- i) rozbudowa układu drogowego w rejonie ul. Parafialnej i Pawiej – realizacja zaplanowana na lata 2010-2021 nakładem w łącznej wysokości 13 997 780 zł (na lata 2018-2021 limit wydatków ustalono w wysokości 8 432 464 zł);
- j) rozbudowa ul. Osobowickiej od Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia do ul. Lipskiej – realizacja zaplanowana na lata 2008-2020 nakładem w łącznej wysokości 20 601 825 zł (na lata 2018-2020 limit wydatków ustalono w wysokości 19 512 825 zł);
- k) udział miasta Wrocławia w budowie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia – udział w realizacji zaplanowany na lata 2017-2023 w łącznej wysokości 33 000 000 zł (na lata 2018-2023 ustalono limit wydatków w wysokości 33 000 000 zł).

(akta kontroli str. 4-10, 732-869)

1.3. Współpraca komórek organizacyjnych ZDiUM odbywała się w oparciu o podział zadań i zgodnie z ich zakresem kompetencji, określonymi w Regulaminie Organizacyjnym ZDiUM, zatwierdzonym przez Prezydenta Miasta Wrocławia w dniu 16 lutego 2017 r.

Wyodrębnioną w strukturze organizacyjnej ZDiUM komórką interwencyjną był Zespół Kontroli w Wydziale Ochrony Pasa Drogowego. Do zadań Zespołu Kontroli należało w szczególności:

- 1) współdziałanie ze służbami miejskimi, odpowiedzialnymi za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa publicznego, w zakresie ochrony dróg, w tym nadzorowanie prawidłowości prowadzenia obsługi komunikacyjnej budów;
- 2) ochrona dróg poprzez kontrolowanie przejazdu pojazdów nienormatywnych (współpraca z Inspekcją Transportu Drogowego i Policją).

Ponadto, w ramach opiniowania wniosków dotyczących przejazdu pojazdów nienormatywnych, specjaliści branży mostowej z Zespołu Inżynierskiego w Wydziale Eksploatacji i Utrzymania ZDiUM oceniali możliwość wykorzystania do przejazdu wskazanych obiektów mostowych, przy czym w razie konieczności ZDiUM nakładał na wnioskodawcę wymóg sporządzenia specjalistycznej ekspertyzy technicznej, weryfikującej deklarowany przez wnioskodawcę brak wpływu (brak trwałych skutków) przejazdu pojazdu nienormatywnego na obiekt mostowy.

Do zadań Działu Uzgodnień, podporządkowanego organizacyjnie Wydziałowi Uzgodnień i Planowania Przestrzennego ZDiUM, należało między innymi:

- opiniowanie i uzgadnianie dokumentacji projektowych remontu, przebudowy i budowy dróg, zjazdów, lokalizacji obiektów budowlanych i urządzeń w pasie drogowym;
- współpraca (udział w radach technicznych) z instytucjami i urzędami na etapie opiniowania i uzgadniania dokumentacji projektowych oraz prowadzonych postępowań administracyjnych.

Do zadań Działu Planowania Przestrzennego, podporządkowanego organizacyjnie Wydziałowi Uzgodnień i Planowania Przestrzennego ZDiUM, należało między innymi:

- opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- wydawanie opinii pomocniczych na wszystkich etapach procesu projektowego dotyczących opracowań projektowych z zakresu rozwiązań komunikacyjnych w odniesieniu do zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- wydawanie opinii pomocniczych dotyczących planowanych włączeń nowych generatorów ruchu do układu sieci dróg publicznych w odniesieniu do zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na etapie prowadzonych postępowań administracyjnych i uzgodnień;
- formułowanie ogólnych wytycznych w aspekcie planów zagospodarowania terenu dla przedsięwzięć związanych z systemowymi rozwiązaniami organizacji ruchu i jego uspokojenia oraz usprawnienia;
- udzielanie wytycznych komunikacyjnych dla potrzeb inwestycji drogowych zgodnie z zapisami planów zagospodarowania Miasta;
- współpraca (udział w radach technicznych) z instytucjami i urzędami w zakresie planowanych rozwiązań komunikacyjnych.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. i 2019 r. oraz 31 marca 2020 r. zadania bezpośrednio związane z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych realizowało w ZDiUM siedmiu pracowników, którzy uczestniczyli w szkoleniach z zakresu przypisanych im obowiązków, tj. dotyczących:

- kontroli ruchu drogowego,
- zarządzania pasem drogowym,
- zarządzania ruchem drogowym dla przejazdu i ruchu pojazdów nienormatywnych,
- transportu drogowego ładunków nienormatywnych,
- prawa o ruchu drogowym.

Pracownicy ZDiUM wykonujący obowiązki bezpośrednio związane z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych nie posiadali uprawnień w zakresie prowadzenia okresowych kontroli stanu dróg. Kontrole z tego zakresu ZDiUM zlecał podmiotom zewnętrznym.

Według stanu na dzień 16 czerwca 2020 r. trzech pracowników komórek organizacyjnych ZDiUM realizujących zadania związane z ruchem przeciążonych pojazdów ciężarowych posiadało dostęp do danych z systemu preselekcji wagowej.

Według wyjaśnień Dyrektora ZDiUM w wykonywanie czynności związanych z ruchem pojazdów przeciążonych angażowani byli pośrednio także pracownicy merytoryczni z innych komórek organizacyjnych ZDiUM, w szczególności z Wydziału Ochrony Pasa Drogowego, Wydziału Eksploatacji i Utrzymania oraz Wydziału Inżynierii Ruchu.

(akta kontroli str. 4-10, 19-26, 872-875)

1.4. Struktura dróg publicznych będących pod zarządem ZDiUM, zgodna z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieciach dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach¹⁰, przedstawiała się (na dzień 31 grudnia 2019 r.) następująco:

- drogi krajowe 54,31 km,
- drogi wojewódzkie 69,92 km,
- drogi powiatowe 48,30 km,
- drogi gminne 896,41 km,
- łączna długość dróg publicznych 1 068,94 km.

W związku z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2020 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2019 r. w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg krajowych¹¹, a także uchwał Rady Miejskiej Wrocławia¹² oraz Sejmiku Województwa Dolnośląskiego¹³, zmieniających kategorie dróg lub ich odcinków, według stanu na dzień 8 czerwca 2020 r. struktura dróg publicznych znajdujących się w granicach administracyjnych miasta Wrocławia przedstawiała się jak niżej:

- drogi krajowe 36,24 km,
- drogi wojewódzkie 36,83 km,
- drogi powiatowe 44,92 km,
- drogi gminne 951,83 km,
- łączna długość dróg publicznych 1 069,82 km.

W latach 2018-2019 długość dróg krajowych będących w zarządzie ZDiUM i umożliwiających ruch pojazdów, dla których nacisk na pojedynczą oś wynosi 11,5 t, liczyła 11,3 km. Dotyczyło to ciągu drogi krajowej na odcinku od Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (Stadion) do ul. Na Ostatnim Groszu, oraz na odcinku od Alei Wiśniowej do ul. Opolskiej. Od dnia 1 stycznia 2020 r. długość dróg o takiej nośności wzrosła o 1,8 km (dotyczy drogi wojewódzkiej).

(akta kontroli str. 672-675, 724-727, 881-882)

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. we Wrocławiu poinformowała, że w latach 2018-2020 przygotowywano bądź realizowano następujące zadania inwestycyjne w których konstrukcja jezdni drogowej dostosowywana była do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 115 kN/oś:

- a) zadania zrealizowane – łącznie 11,59 km dróg (odcinki o długości 0,73 km, 0,86 km, 3,00 km i 7,00 km),
- b) zadania projektowane – łącznie 9,20 km dróg (odcinki o długości 1,20 km, 2,00 km, 2,00 km i 4,00 km),
- c) zadania zaprojektowane, wdrażane do realizacji – łącznie 9,20 km (odcinki o długości 4,00 km i 5,20 km).

(akta kontroli str. 876-878)

1.5. ZDiUM nie wprowadził procedur w zakresie identyfikacji uszkodzeń infrastruktury drogowej miasta Wrocławia i wyceny tych uszkodzeń,

¹⁰ Dz.U. z 2005 r. Nr 67, poz. 583.

¹¹ Dz.U. z 2019 r., poz. 1850.

¹² Uchwała nr XXIII/627/20 Rady Miejskiej we Wrocławiu z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie zaliczenia ul. Mieszkańskiej we Wrocławiu do kategorii dróg gminnych.

¹³ Uchwała nr XVIII/475/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIII/322/19 w sprawie pozbawienia drogi wojewódzkiej nr 446 kategorii dróg wojewódzkich. Uchwała nr XVIII/474/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIII/321/19 w sprawie pozbawienia drogi wojewódzkiej nr 440 kategorii dróg wojewódzkich. Uchwała nr XVIII/472/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIII/319/19 w sprawie pozbawienia drogi wojewódzkiej nr 370 kategorii dróg wojewódzkich.

spowodowanych przejazdem przeciążonych pojazdów ciężarowych. Według Dyrektora ZDiUM, w przypadku identyfikacji uszkodzeń dokonanych w czasie przejazdu pojazdu przeciążonego ich sprawca jest zobowiązany do naprawy uszkodzonej infrastruktury, przez co nie ma potrzeby wyceny tych uszkodzeń. Natomiast identyfikacja pozostałych uszkodzeń odbywa się w oparciu o procedury przeglądów drogowych i zgłoszeń, zgodnie z wymogami zarządzenia nr 17/16 Dyrektora ZDiUM z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie zasad pracy w systemie SupportCenter Plus oraz przyjmowania zgłoszeń dotyczących zdarzeń powstałych w pasie drogowym.

Kompleksowe remonty i modernizacje dróg były prowadzone i finansowane przez gminę Wrocław w ramach Wieloletniego Planu Inwestycyjnego na lata 2015-2019 (WPI)¹⁴ i należących do niego programów, w tym głównie Programu Poprawy Stanu Technicznego Infrastruktury Drogowej. Współpracując z prowadzącym ten program Departamentem Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia, ZDiUM opracowywał karty proponowanych projektów inwestycyjnych, które rozważano pod kątem ich uwzględnienia w WPI.

(akta kontroli str. 185-191)

1.6. Współpraca ZDiUM z WITD dotyczyła wspólnych kontroli masy pojazdów. Zasady tej współpracy nie zostały sformalizowane w formie pisemnych procedur, porozumień czy umów. Wspólne kontrole masy pojazdów prowadzone przez pracowników ZDiUM i funkcjonariuszy WITD, realizowane były na podstawie zapisów regulaminu organizacyjnego ZDiUM, w części dotyczącej zadań Zespołu Kontroli. Zasady współpracy ZDiUM z WITD w zakresie kontroli masy pojazdów (obejmujące m.in. przekazywanie harmonogramów planowanych kontroli), wypracowane zostały w toku wspólnych działań i nie przybrały oficjalnej formy.

Współpraca ZDiUM z Policją dotyczyła wspólnych interwencji – kontroli przejazdu pojazdów nienormatywnych, realizowanych na podstawie zapisów regulaminu organizacyjnego w części dotyczącej zadań Zespołu Kontroli ZDiUM.

Współpraca ZDiUM z innymi podmiotami była prowadzona w zakresie udostępniania podsystemów systemu ITS – na wniosek tych podmiotów.

(akta kontroli str. 395-433)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

ZDiUM był przygotowany pod względem kadrowo-organizacyjnym do realizacji zadań związanych z ochroną infrastruktury drogowej poprzez eliminację ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych w granicach administracyjnych miasta Wrocławia. Zadania z tego zakresu, dotyczące wykonywania kontroli pojazdów i stanu dróg oraz opiniowania rozwiązań drogowych, zostały przypisane w regulaminie organizacyjnym ZDiUM właściwym komórkom organizacyjnym. Współpraca z WITD, Policją lub innymi podmiotami mogącymi realizować działania w obszarze objętym kontrolą, nie miała wprawdzie sformalizowanej formy, niemniej oparta została na możliwościach wynikających z zakresów działania odpowiednich komórek organizacyjnych ZDiUM.

Wykorzystywane przez ZDiUM Studium i ujęty w nim Plan rozwoju dróg w mieście Wrocławiu, a także plany zagospodarowania przestrzennego, uwzględniały problematykę ochrony dróg, w tym ograniczenia ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Zarówno Plan rozwoju dróg, przewidujący przeniesienie ruchu

¹⁴ Przyjętego uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia nr VI/41/15 z dnia 15 stycznia 2015 r.

transzytowego pojazdów ciężarowych poza centrum miasta, jak również wprowadzone na obszarze miasta Wrocławia ograniczenia dla ruchu pojazdów ciężarowych, uwzględniały rekomendacje Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) i Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., wskazujące na konieczność ochrony infrastruktury drogowej przed nadmierną i przedwczesną degradacją powodowaną przez ruch przeciążonych pojazdów ciężarowych.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Prezydent Wrocławia wprowadził¹⁵ zasady ograniczające ruch pojazdów ciężarowych na obszarze miasta Wrocławia. Zostały one opracowane przez organ zarządzający ruchem, tj. Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, który w związku z tym przekazał do realizacji przez ZDiUM stosowne projekty organizacji ruchu.

W ramach podjętych w 2008 r. działań wprowadzono ograniczenia dostępności miasta Wrocławia dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 9 ton (dmc), a także większej niż 12 ton (dmc), wyznaczając wjazd do miasta Wrocławia określonymi korytarzami i w określonych godzinach.

Pod koniec 2014 r. wprowadzono również zaostrzone zasady wjazdu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 18 ton (dmc), określając jednocześnie warunki uzyskania zezwolenia na ich wjazd w uzasadnionych przypadkach.

Niezależnie od powyższego w wielu punktach miasta Wrocławia przewidziano lokalne ograniczenia w dostępności ulic dla pojazdów o zróżnicowanej dopuszczalnej masie całkowitej (np. 3,5 tony).

Obok ograniczeń obszarowych, o których mowa wyżej, obiekty mostowe zostały dodatkowo oznakowane ograniczeniami tonażowymi stosownie do nośności poszczególnych obiektów.

Według stanu na dzień 31 marca 2020 r. strefą ruchu uspokojonego objętych było 617,4 km dróg, tj. 39,69% z 1 555,41 km dróg zarządzanych przez ZDiUM, z czego 13,5 km dróg objętych było strefą ograniczenia prędkości do 40 km/h, 507,5 km strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h, a 96,4 km strefą ograniczenia prędkości do 20 km/h.

(akta kontroli str. 39-65, 723)

2.2. ZDiUM, w imieniu Prezydenta Wrocławia, wydawał warunki podłączenia planowanych obiektów kubaturowych (generatorów ruchu) do sieci dróg publicznych w oparciu o warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz w oparciu o warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Takie uzgodnienie podłączenia do sieci dróg publicznych bazowało na zasadności zapewnienia bezpiecznego i efektywnego skomunikowania obiektu kubaturowego w zakresie ruchu pojazdów samochodowych, ruchu pieszego, rowerowego oraz

¹⁵ 1) zarządzeniem nr 3481/08 Prezydenta Wrocławia z dnia 30 maja 2008 r. w sprawie określenia zasad wjazdu, poruszania się i obsługi komunikacyjnej pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 9 ton, oraz zmieniającym je zarządzeniem Prezydenta Wrocławia nr 4174/08 z dnia 3 września 2008 r. 2) zarządzeniem nr 129/14 Prezydenta Wrocławia z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie organizacji ruchu we Wrocławiu dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 18 ton.

w zakresie czasowego prowadzenia obsługi komunikacyjnej samej budowy pojazdami ciężkimi. Ze względu na specyfikę pojazdów obsługujących place budów i ich wpływ na żywotność obiektów drogowych, droga dojazdowa do tych placów była niejednokrotnie prowadzona innymi przebiegami niż planowana droga docelowa do obiektu kubaturowego.

ZDiUM, na podstawie złożonego przez inwestora wniosku, w porozumieniu z zarządcą ruchu na terenie miasta Wrocławia, tj. Wydziałem Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, wydawał uzgodnienie obsługi komunikacyjnej dla planowanych inwestycji kubaturowych. Zakres takich inwestycji drogowych dotyczył np. budowy odcinka ulicy, przebudowy skrzyżowania, czy doposażenia istniejącego skrzyżowania o sygnalizację świetlną, stanowiącą warunek do prawidłowego funkcjonowania przyszłego generatora ruchu (obiektu kubaturowego).

Z prowadzonego przez ZDiUM Centralnego Rejestru Skarg i Wniosków, oraz rocznych sprawozdań z realizacji skarg i wniosków wynikało, że w okresie objętym kontrolą wpłynęło w sumie 34 skarg i wniosków (14 w 2018 r., 14 w 2019 r. i sześć od 1 stycznia do 7 maja 2020 r.), z których żadne nie były związane z ruchem pojazdów ciężarowych generowanym przez parki przemysłowe, specjalne strefy ekonomiczne, zakłady przemysłowe, lub kompleksy logistyczno-przemysłowe położone w obrębie miasta Wrocławia lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

(akta kontroli str. 99-106)

2.3. ZDiUM nie prowadził analiz wpływu na istniejącą infrastrukturę drogową ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych generowanego przez odcinki płatne dróg położone w okolicy miasta Wrocławia. W okresie objętym kontrolą nie obowiązywały zasady organizacji ruchu chroniące infrastrukturę drogową miasta Wrocławia przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych, generowanymi przez odcinki płatne dróg położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Spośród 34 skarg i wniosków, które w okresie objętym kontrolą wpłynęły do ZDiUM, żadna nie dotyczyła ruchu pojazdów ciężarowych w mieście w powiązaniu z funkcjonowaniem płatnych odcinków dróg w jego okolicy.

(akta kontroli str. 6-10)

2.4. W latach 2018-2020 ZDiUM nie realizował zadań inwestycyjnych (ujętych w planie rozwoju sieci drogowej) związanych z dostosowaniem nośności dróg do ruchu pojazdów o nacisku na oś do 11,5 tony. Od 2008 r. w gminie Wrocław kluczowe zadania w zakresie przebudowy i budowy dróg realizowała gminna spółka Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. we Wrocławiu.

Pod względem geometrycznym sieć uliczna Wrocławia tworzyła układ promienisto-obwodowy, który powstał dzięki Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, drodze ekspresowej S8 w kierunku Warszawy, odcinkowi wschodniemu drogi wojewódzkiej Bielany-Łany-Długoleka z Siechnic do Łan, oraz kolejnym odcinkom Obwodnicy Śródmiejskiej. Taki układ przyczyniał się do wyprowadzenia poza centrum miasta Wrocławia ruchu tranzytowego, w tym ciężarowego.

(akta kontroli str. 4-10)

2.5. Od 2007 r. ZDiUM podejmował działania zmierzające do ograniczenia wjazdu do miasta Wrocławia pojazdów przeciążonych poprzez wprowadzenie preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów.

W dniu 25 października 2006 r. ZDiUM zawarł umowę na wykonanie preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów w dwóch lokalizacjach, tj. al. Jana III

Sobieskiego i ul. Karkonoska¹⁶. Wykonanie powyższej umowy potwierdzono w protokole odbioru z dnia 20 kwietnia 2007 r.

W dniu 21 października 2008 r. ZDiUM zawarł umowę¹⁷ na wykonanie kolejnych trzech stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów wyposażonych w tablice świetlne i miejsca parkingowe dla dokładnego ważenia pojazdów¹⁸ oraz na wyposażenie dwóch istniejących stacji w tablice świetlne. Powyższe stacje i dodatkowe wyposażenie odebrano protokołem z dnia 30 czerwca 2009 r.

Wagi preselekcyjne zostały usytuowane na głównych ciągach komunikacyjnych miasta Wrocławia, tj. na najbardziej obciążonych ruchem drogach krajowych nr 5, 8 i 94 (po stronie wjazdu do miasta Wrocławia) w pięciu lokalizacjach:

- 1) al. Jana III Sobieskiego (od maja 2007 r.);
- 2) al. Karkonoska (od maja 2007 r.);
- 3) ul. Żmigrodzka (od lipca 2009 r.);
- 4) ul. Średzka (od lipca 2009 r.);
- 5) ul. Opolska (od lipca 2009 r.).

System preselekcyjny ważenia pojazdów zainstalowano na istniejącej infrastrukturze drogowej. Nakłady poniesione na wykonanie wszystkich pięciu stacji tego systemu wyniosły 6 285 417,51 zł, natomiast nakłady z tytułu ich ulepszeń i remontów w latach 2007-2020 wyniosły 2 806 350,60 zł, co łącznie stanowiło kwotę 9 091 768,11 zł. Na budowę systemu preselekcji uzyskano dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w wysokości 6 151 369,24 zł. Umowa obejmująca to dofinansowanie¹⁹ została zawarta 6 czerwca 2011 r. między Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych a miastem Wrocławiem. Przedmiotem umowy było udzielenie dofinansowania na realizację projektu „Inteligentny system transportu ITS Wrocław”. Całkowity planowany koszt realizacji tego projektu (określony w ww. umowie) wynosił 72 954 200,57 zł, natomiast maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych opiewała na kwotę 69 062 632,05 zł. Natomiast wysokość dofinansowania określona została na kwotę nie większą niż 58 703 237,24 zł. Jako okres kwalifikowania wydatków przewidziano okres między 2 września 2008 r. a 31 marca 2015 r.

Wybór miejsc lokalizacji urządzeń do preselekcyjnego ważenia pojazdów nie był uzgadniany z WITD. Dyrektor ZDiUM wskazał, że pięć punktów ważenia pojazdów zlokalizowano w kierunku centrum miasta na najbardziej obciążonych ruchem drogach krajowych numer 5, 8 i 94. Wybór ten nie był poprzedzony pisemną diagnozą, natomiast umiejscowienie wag było kluczowe w aspekcie ówczesnego obciążenia tych dróg ruchem pojazdów ciężarowych, w tym ich tranzytem.

Kontrole masy pojazdów, realizowane z wykorzystaniem sprzętu ZDiUM (dwóch wag mobilnych), przeprowadzane były w obecności funkcjonariuszy WITD. W ramach tych działań, realizowanych w latach 2018-2019 i w I kwartale 2020 r., podczas w sumie 267 dni w których prowadzono takie kontrole (98 dni w 2018 r., 132 dni w 2019 r. i 37 dni do 31 marca 2020 r.), zważono 4 211 pojazdów (1 603 w 2018 r., 2 067 w 2019 r. i 541 do 31 marca 2020 r.). W wyniku tych kontroli stwierdzono 56 przypadków naruszeń w zakresie przekroczenia masy pojazdu lub dopuszczalnego obciążenia osi (21 w 2018 r., 19 w 2019 r. i 16 do 31 marca 2020 r.). WITD przekazywał ZDiUM harmonogramy planowanych kontroli ważeniowych, określające m.in. ich czas i miejsce. Z harmonogramów za miesiąc

¹⁶ Umowa Nr FPU/ER/327/257/06.

¹⁷ Umowa Nr FPU/IP/424/301/08.

¹⁸ Ul. Żmigrodzka, ul. Opolska, ul. Średzka.

¹⁹ Umowa o dofinansowanie nr POIS.08.03.00-00-007/10-00.

kwiecień 2018 r. i kwiecień 2019 r. wynikało, że zaplanowano w nich po 11 dni kontrolnych, przypadających w dni robocze w godzinach 6-14. W trakcie realizacji tych kontroli każdorazowo korzystano z wag mobilnych ZDiUM, a do czynności kontrolnych angażowano każdorazowo dwóch z sześciu pracowników Zespołu Kontroli ZDiUM.

ZDiUM zapewnił WITD dostęp do systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów w zakresie wszystkich jego funkcjonalności (np. zdjęć numerów rejestracyjnych pojazdów, odczytów z wag). Korzystanie z tych zasobów nie było przez ZDiUM monitorowane ani ograniczane.

Pracownicy ZDiUM posiadali dostęp do danych z systemu preselekcji. Korzystano głównie z danych w zakresie struktury rodzajowej pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe.

Wykorzystując system preselekcji, ZDiUM uczestniczył w latach 2013-2016 w regionalnym programie OPTICITIES, którego celem było:

- stworzenie standardów dotyczących Multimodalnego Miejskiego Zbioru Danych,
- wykorzystanie innowacyjnych narzędzi i usługi w zarządzaniu ruchem,
- implementacja wytycznych skierowanych do władz publicznych,
- rozpowszechnienie rezultatów projektu tak, by mogły funkcjonować na skalę europejską.

W ramach powyższego projektu miasto Wrocław był jednym z pięciu miast pilotażowych. ZDiUM, jako realizator projektu, pracował na systemach przetwarzania zbiorów danych za pośrednictwem urządzeń zlokalizowanych na drogach infrastruktury miejskiej. W ramach programu OPTICITIES wykonano integrację systemu Open ITS z systemem preselekcji. W ramach tego programu system preselekcji (po doposażeniu w czujniki i urządzenia transmisji danych) był wykorzystywany do testowania innych funkcjonalności (pomiar wysokości pojazdu, długości pojazdu, rodzaju pojazdu) i do wykorzystania tych danych w zintegrowanym systemie transportowym miasta. W ramach prowadzonych testów dokonano pomiarów dotyczących 100 000 przejazdów pojazdów. Potwierdzono prawidłowe działanie testowanych funkcjonalności i powtarzalność wyników pomiarów.

W początkowym okresie funkcjonowania systemu preselekcji (od 2007 r.) na obciążenie nawierzchni dróg miasta Wrocławia znaczący wpływ miały pojazdy ciężarowe w ruchu tranzytowym. W okresie objętym kontrolą ruch ten skierowany był na nowo wybudowane odcinki dróg (między innymi Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz Obwodnicy Leśnicy), a wjazd pojazdów ciężarowych do centrum miasta Wrocławia został ograniczony do wjazdów celowych, związanych np. z obsługą placów budów. Wpłynęło to na sposób użytkowania systemu preselekcji przez Zespół Kontroli Wydziału Ochrony Pasa Drogowego. W okresie objętym kontrolą Zespół ten nie wykorzystywał danych z systemu preselekcji, z uwagi na charakter kontroli prowadzonych wspólnie z WITD, zakładający sprawdzenie tonażu każdego pojazdu ciężarowego, jak również badanie stanu technicznego takiego pojazdu oraz posiadanych dokumentów i uprawnień kierowcy.

Funkcjonalność systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów nie uległa pogorszeniu od momentu jego uruchomienia w 2007 r. W okresie objętym kontrolą system ten był wykorzystywany, przy czym ważenie pojazdów miało charakter prewencyjny. Funkcja prewencyjna polegała na informowaniu kierowcy o nieprawidłowości wynikającej z tonażu pojazdu poprzez komunikat wysyłany na tablicę świetlną. Wówczas, przy stwierdzeniu przeciążenia pojazdu, kierowca informowany był

wyprzedzająco o możliwości zawrócenia i skierowania pojazdu do miejsca, w którym może nastąpić jego przeładowanie. W przypadku, gdy informacja świetlna nie była respektowana przez kierowcę, dane o tym fakcie trafiały do systemu preselekcji, do którego dostęp miały organy powołane do kontroli pojazdów.

W okresie objętym kontrolą ZDiUM zawarł z pięcioma firmami zewnętrznymi umowy na bieżące utrzymanie i konserwację stacji ważenia pojazdów i tablic zmiennej treści, a także wykonywanie usługi serwisu pogwarancyjnego, aktualizacji oraz wsparcia techniczno-merytorycznego dla oprogramowania systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów. Przewidziane w umowach wynagrodzenie za serwis i utrzymanie stacji ważenia oraz tablic zmiennej treści ustalone zostało jako suma opłat miesięcznych z tytułu utrzymania oraz kosztów według umownych stawek za czynności serwisowe i montowane elementy systemu. Podstawą wykonywania tych czynności były zlecenia wystawiane przez ZDiUM. Umowy przewidywały określony czas reakcji na zgłoszenie awarii systemów ITS (np. awarii sygnalizatorów na skrzyżowaniach), uzależniony od momentu jej zgłoszenia (w ciągu dnia lub w nocy), tj. odpowiednio 120 lub 180 minut na rozpoczęcie naprawy. Z kolei wynagrodzenie miesięczne za serwis oprogramowania systemu preselekcyjnego ustalono w wysokości 10 000 zł netto, a podstawą do wystawienia faktury były zaakceptowane przez ZDiUM raporty czynności miesięcznych. W latach 2018-2019 ZDiUM poniósł koszty utrzymania i serwisu systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów w wysokości 272 840,50 zł, z czego 134 256,04 zł w 2018 r. i 138 584,46 zł w 2019 r.

ZDiUM nie zawierał umów na wykorzystanie do badań naukowych danych pochodzących z systemu preselekcji.

W latach 2018-2020 (do 26 maja) awaryjność systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów, liczona czasem bez przesyłu danych pomiarowych lub czasem bez możliwości ważenia, była następująca:

- 1) al. Jana III Sobieskiego – brak danych pomiarowych między:
 - a) 50 tygodniem 2018 r. a 28 tygodniem 2019 r. (189 dni),
 - b) 44 tygodniem 2019 r. a 22 tygodniem 2020 r. (208 dni),co dotyczyło w sumie 397 dni bez przesyłu danych, tj. 45,3% z 877 dni analizowanego okresu;
- 2) ul. Żmigrodzka – brak danych pomiarowych pomiędzy:
 - a) 38 tygodniem 2018 r. a 40 tygodniem 2018 r.,
 - b) 45 tygodniem 2018 r. a 1 tygodniem 2019 r.,
 - c) 11 tygodniem 2019 r. a 15 tygodniem 2019 r.,
 - d) 20 tygodniem 2019 r. a 28 tygodniem 2019 r.,
 - e) 10 tygodniem 2020 r. a 15 tygodniem 2020 r.,co dotyczyło w sumie 182 dni bez przesyłu danych, tj. 20,75% z 877 dni analizowanego okresu;
- 3) ul. Karkonoska – ważenie pojazdów nie było możliwe od sierpnia 2015 r. z uwagi na degradację płyt ważących spowodowaną stanem technicznym drogi – nośność konstrukcji nasypu, tj. przez 877 dni analizowanego okresu;
- 4) ul. Średzka – brak danych pomiarowych pomiędzy:
 - a) 29 tygodniem 2018 r. a 34 tygodniem 2018 r.,
 - b) 35 tygodniem 2018 r. a 40 tygodniem 2018 r.,
 - c) 11 tygodniem 2019 r. a 15 tygodniem 2019 r.,
 - d) 20 tygodniem 2019 r. a 28 tygodniem 2019 r.,co dotyczyło w sumie 161 dni bez przesyłu danych, tj. 18,36% z 877 dni analizowanego okresu;

- 5) ul. Opolska – brak danych pomiarowych od 1 stycznia 2018 r. do 26 maja 2020 r., tj. przez wszystkie 877 dni analizowanego okresu.

Łącznie dla wszystkich pięciu lokalizacji czas awarii wynosił 2 494 dni, tj. 56,9% z w sumie 4 385 dni (5 x 877) okresu lat 2018-2020 (do 26 maja).

Dyrektor ZDiUM wskazał, że dla wagi preselekcyjnej usytuowanej w ciągu al. Karkonoskiej, z uwagi na zły stan nawierzchni i konstrukcji nasypu, zlecono w marcu 2015 r. opracowanie projektu wzmocnienia tego nasypu i odbudowy nawierzchni pod montaż nowej wagi preselekcyjnej. Ze względu na koszty całego zadania oraz planowaną przebudowę al. Karkonoskiej, realizacja tego projektu została wstrzymana. Według Dyrektora ZDiUM również ze względu na ograniczone środki finansowe nie podejmowano działań na rzecz usunięcia awarii przesyłu danych, w szczególności występujących w dwóch lokalizacjach, tj. w ciągu ul. Opolskiej i al. Jana III Sobieskiego.

(akta kontroli str. 21-26, 74-106, 151-191, 588-596, 724-730)

2.6. W granicach administracyjnych miasta Wrocławia znajdowało się dziewięć miejsc kontroli pojazdów, usytuowanych przy głównych arteriach komunikacyjnych. Ze względów technicznych nie zbudowano miejsc kontroli pojazdów przy każdej drodze wjazdowej do miasta Wrocławia. ZDiUM nie konsultował z WITD w formie pisemnej lokalizacji miejsc do kontroli pojazdów. Według Dyrektora ZDiUM w celu zapewnienia największej efektywności prowadzonych kontroli, stanowiska do ich przeprowadzenia zostały utworzone na głównych wjazdach do miasta Wrocławia. W razie potrzeby WITD prowadził działania kontrolne z użyciem zespołów mobilnych (dodatkowy samochód lub motocykl), które sprowadzały na jedno z dziewięciu miejsc do kontroli pojazdy ciężarowe poruszające się pobliskimi wjazdami do miasta Wrocławia.

Stanowiska do ważenia pojazdów wybudowano w następujących lokalizacjach:

- a) ul. Ślężna, kierunek – wjazd do centrum, parking (droga bez kategorii),
- b) al. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego, kierunek – wjazd do centrum, stanowisko poza główną jezdnią (droga bez kategorii),
- c) al. Karkonoska, kierunek – wjazd do centrum, droga krajowa,
- d) ul. Długa 49, bez określonego kierunku (możliwość kontroli pojazdów poruszających się w centrum miasta), stanowisko utworzone na terenie ZDiUM,
- e) ul. Kwiatkowskiego, bez określonego kierunku (możliwość kontroli pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających), droga gminna,
- f) ul. Średzka, kierunek – bez określonego kierunku (możliwość kontroli pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających), droga bez kategorii,
- g) ul. Tyska, bez określonego kierunku (możliwość kontroli pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających), droga gminna,
- h) ul. Wilanowska, kierunek – wjazd do centrum, parking, droga gminna,
- i) ul. Żmigrodzka, kierunek – wjazd do centrum, boczna ulica, droga gminna.

Dla wszystkich lokalizacji miejsc do kontroli sporządzono protokoły zatwierdzenia stanowiska do ważenia pojazdów²⁰. Odnotowano w nich wyniki dokonanych pomiarów pochyleń i lokalnych nierówności. W przypadku każdego ze stanowisk zmierzone parametry (pochylenie wzdłużne, poprzeczne i lokalne nierówności strefy ważenia, jak i pochylenie wzdłużne jezdni poza strefą ważenia względem

²⁰ Ul. Żmigrodzka – protokół z dnia 12 grudnia 2011 r., ul. Wilanowska – protokół z dnia 12 grudnia 2011 r., ul. Ślężna – protokół z dnia 12 grudnia 2011 r., al. Karkonoska – protokół z dnia 12 grudnia 2011 r., ul. Długa 49 – protokół z dnia 20 czerwca 2011 r., stanowisko na łączniku między ul. Mokronoską a ul. Kwiatkowskiego – protokół z dnia 20 czerwca 2011 r., ul. Średzka – protokół z dnia 14 grudnia 2011 r., ul. Tyska – protokół z dnia 14 grudnia 2011 r.

poziomą (płaszczyznę strefy ważenia) mieściły się w zakresie dopuszczalnych wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. *w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych*²¹.

Dwa miejsca do kontroli pojazdów (zlokalizowane na ul. Długiej i ul. Kwiatkowskiego) zostały oddane do użytkowania przed rokiem 2005, przy czym dotycząca ich wykonania dokumentacja miała charakter niearchiwalny. W przypadku czterech kolejnych stanowisk do ważenia, zlokalizowanych na ul. Karkonoskiej, ul. Wilanowskiej, ul. Żmigrodzkiej i ul. Ślężnej, zostały one oddane do użytkowania w grudniu 2011 r., a wartość związanych z nimi robót wyniosła 175 398 zł. Stanowiska do ważenia na ul. Tyskiej i ul. Średzkiej odebrane zostały również w grudniu 2011 r., a wartość związanych z nimi robót wyniosła 257 981 zł. Stanowisko do ważenia zlokalizowane na al. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego zostało wybudowane w 2018 r., przy czym było inwestycją realizowaną przez Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. we Wrocławiu, w związku z czym ZDiUM nie dysponował dokumentacją tego przedsięwzięcia.

W ocenie Dyrektora ZDiUM, liczba miejsc kontroli pojazdów była wystarczająca do skutecznego wykonywania kontroli masy pojazdów.

(akta kontroli str. 19-26, 99-134)

2.7. Miejsca kontroli pojazdów zostały zlokalizowane w następujących odległościach od wag preselekcyjnych:

- 1) al. Jana III Sobieskiego – 900 m (stanowisko do kontroli zlokalizowane na ul. Wilanowskiej – parking);
- 2) al. Karkonoska – 650 m (stanowisko do kontroli zlokalizowane w ciągu al. Karkonoskiej, przed ul. Zwycięską – parking);
- 3) ul. Żmigrodzka – 900 m (stanowisko do kontroli zlokalizowane na ul. Młynarskiej);
- 4) ul. Średzka – 850 m (stanowisko do kontroli zlokalizowane w ciągu ul. Średzkiej – przed przejazdem kolejowym);
- 5) ul. Opolska – 900 m (stanowisko do kontroli zlokalizowane na ul. Tyskiej).

Wagi preselekcyjne zainstalowane zostały na pasach wjazdowych do Wrocławia. Miejsca kontroli usytuowano za wagami preselekcyjnymi (jadąc w kierunku centrum miasta Wrocławia), poza pasami ruchu.

Lokalizacja miejsc do kontroli pojazdów nie pozwalała na ominięcie lub objazd najbliższego z nich po przejechaniu przez wagę preselekcyjną. Wyjątkiem była waga przy ul. Żmigrodzkiej, dla której punkt kontroli zlokalizowany był przy ul. Młynarskiej, co umożliwiało jego ominięcie ul. Wołowską. Według Dyrektora ZDiUM, w przypadku organizowania kontroli na ul. Żmigrodzkiej WITD zapewniał dodatkowe pojazdy (motocykl lub nieoznakowany radiowóz), które doprowadzały pojazdy do miejsca kontroli.

(akta kontroli str. 66-70, 99-106, 872-875)

2.8. Mając na względzie potrzebę ograniczenia skutków ruchu pojazdów przeciążonych lub takich, które łamały ustalone trasy dojazdów do obszarów miejskich oraz placów budów, tj. w celu ochrony majątku gminy Wrocław i zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa okolicznych mieszkańców, ZDiUM podejmował działania polegające na:

²¹ Dz.U. Nr 188 poz. 1345.

a) zmianie organizacji ruchu – w latach 2018-2020 (do czasu kontroli) w ramach ochrony dróg lub osiedli przed skutkami uciążliwego ruchu pojazdów ciężarowych wprowadzono (na podstawie projektów zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem drogowym) zmiany w organizacji ruchu na 17 ulicach miasta, poprzez umieszczenie odpowiednich znaków typu B-5 lub B-18;

b) nadzorowaniu prawidłowości prowadzenia obsługi komunikacyjnej budów – w czasie prowadzonych kontroli analizowane były faktyczne drogi dojazdu pojazdów ciężarowych (porównywano je z trasami zatwierdzonymi w ramach obsługi komunikacyjnej budowy) oraz oznakowaniu obowiązujących na osiedlu objętym oddziaływaniem inwestycji budowlanej.

Ponadto, w ramach działań prewencyjnych, bądź w wyniku stwierdzenia niewłaściwego prowadzenia obsługi komunikacyjnej placu budowy, ZDiUM zwracał się z wnioskami do Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia o objęcie wskazanych odcinków dróg, bądź całych osiedli, strefą zakazu wjazdu dla pojazdów ciężarowych. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w prowadzeniu obsługi komunikacyjnej budowy, prowadzone były również działania dyscyplinujące przy współpracy z funkcjonariuszami Policji.

W latach 2018-2019 i w I kwartale 2020 r. w celu eliminacji ruchu pojazdów ciężarowych ZDiUM wprowadził następujące stałe zmiany w organizacji ruchu, niezwiązane z inwestycjami budowlanymi w mieście:

- a) w 2018 r. w postaci zakazu wjazdu samochodów ciężarowych na ulicach: Miętowej, Stabłowickiej, Miłoszyckiej, Lotniczej, Kowalskiej (zmiana na ograniczenie powyżej 15 ton dmc), Fieldorfa i Kowalskiej (dla drogi wewnętrznej);
- b) w 2019 r. w postaci zakazu wjazdu samochodów ciężarowych na ulicach: Ustronie, Granicznej (wjazd do Portu Lotniczego), Lutyńskiej;
- c) w I kwartale 2020 r. w postaci zakazu wjazdu samochodów ciężarowych na ulicach: Malinowskiego i Samotworskiej.

Skutki wprowadzenia powyższych ograniczeń nie były badane przez ZDiUM.

W okresie objętym kontrolą ZDiUM podejmował działania w celu ograniczenia skutków ruchu pojazdów ciężarowych i przeciążonych związane z realizacją przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA) jednej inwestycji w granicach administracyjnych miasta Wrocławia. Była to budowa odcinka drogi ekspresowej S-5 Poznań-Wrocław (Zadanie 3; od km 137+500 do węzła Widawa Wrocław – wraz z węzłem). Działania te polegały na zobowiązaniu GDDKiA w umowie użyczenia nieruchomości w celu realizacji inwestycji drogowej²² do jej prowadzenia zgodnie z zatwierdzonym przez Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia projektem organizacji ruchu zastępczego. ZDiUM formułował także uwagi do projektu stałej organizacji ruchu dla tej inwestycji.

(akta kontroli str. 6-10, 21-26, 552-558, 634-669)

2.9. ZDiUM nie identyfikował szkód powodowanych w infrastrukturze drogowej przez pojazdy przeciążone, gdyż – według Dyrektora ZDiUM – nie było możliwości wyróżnienia uszkodzeń dróg „w związku z przejazdem pojazdów przeciążonych”. Wyjątkiem były przypadki, gdy zgłoszony przejazd pojazdu ponadnormatywnego, z uwagi na jego przeciążenie, skutkował uszkodzeniami infrastruktury potwierdzonymi pomiarami.

²² Umowa nr TXZ/5/33/2016 z dnia 9 maja 2016 r.

W przypadku ustalenia sprawcy uszkodzeń w pasie drogowym, powstałych w wyniku poruszania się pojazdu ciężarowego na terenie miasta Wrocławia, np. w ramach obsługi komunikacyjnej placu budowy, ZDiUM wzywał inwestora do przeprowadzenia remontu, bądź przebudowy układu drogowego. Takie naprawy wykonywane były na koszt sprawcy uszkodzeń. W związku z powyższym ZDiUM nie posiadał danych w zakresie kosztów wykonania takich napraw.

(akta kontroli str. 4-10)

2.10. W latach 2018-2019 i do 30 kwietnia 2020 r. z tytułu ujawnionych na terenie miasta Wrocławia przypadków przekroczenia nacisków na oś oraz masy całkowitej pojazdów WITD naliczył kary na kwotę ogółem 135 520,00 zł, z czego w 2018 r. 80 520,00 zł, w 2019 r. 42 500,00 zł, a w 2020 r. (do 30 kwietnia) 12 500,00 zł. Uiszczona w tym samym czasie, a przekazana ZDiUM przez WITD kwota kar wyniosła ogółem 207 599,63 zł, z czego w 2018 r. 92 182,34 zł, w 2019 r. 95 566,20 zł, a w 2020 r. (do 30 kwietnia) 19 851,09 zł. Wyższa wartość wpływów z tytułu kar, przewyższająca kwotę kar naliczonych w tym samym czasie, wynikała z dokonywania wpłat należności z lat wcześniejszych. W okresie objętym kontrolą ZDiUM nie planował swojego budżetu z uwzględnieniem kwoty wpływów z tytułu kar wynikających z przekroczenia masy pojazdów.

(akta kontroli str. 4-10, 185-191, 552-558)

2.11. ZDiUM realizował obowiązek wykonywania pięcioletnich przeglądów dróg, na których zlokalizowano miejsca kontroli oraz wagi preselekcyjne, tzn. obowiązek przewidziany ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych²³, ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*²⁴, oraz rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²⁵. Przeglądy te wykonano dla następujących odcinków dróg:

- al. Karkonoska – 23 maja 2015 r., co potwierdzono protokołem nr 4/K/2015,
- ul. Jana III Sobieskiego – 5 lipca 2015 r. (protokół nr 56/K/2015),
- ul. Opolska – 31 maja 2015 r. (protokół nr 37/K/2015),
- ul. Średzka – 31 czerwca 2015 r. (protokół nr 38/K/2015),
- ul. Ślężna – 4 lipca 2015 r. (protokół nr 64/K/2015),
- ul. Mokronoska – 3 września 2015 r. (protokół nr 31/K/2015),
- ul. Żmigrodzka – 13 kwietnia 2016 r. (protokół nr 319/G/2016),
- ul. Wilanowska – 5 września 2017 r. (protokół nr 662/G/2017),
- ul. Kwiatkowskiego – 27 lipca 2018 r. (protokół nr 768/G/2018),
- ul. Tyska – 5 maja 2018 r. (protokół nr 445/G/2018),
- ul. Tyniecka – 28 sierpnia 2018 r. (protokół nr 980/G/2018).

ZDiUM prowadził elektroniczną bazę danych o wykonanych przeglądach bieżących dróg w zakresie stanu ich nawierzchni, uzupełnianą danymi o remontach bieżących dróg, przeprowadzanych przez jednostkę organizacyjną ZDiUM, tj. Zespół Drogowy.

Bieżące objazdy dróg miasta Wrocławia przeprowadzane były zgodnie z zarządzeniem nr 11/14 Dyrektora ZDiUM z dnia 22 maja 2014 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji postępowania dyspozytora oraz zasad przeprowadzania kontroli przez Dział Inspekcji i Obsługi Zgłoszeń. Pracownicy tego działu prowadzili bieżące objazdy dróg i dokumentowali je w rejestrze kontroli. Ponadto informacje te wprowadzane były do elektronicznego systemu obsługi zgłoszeń, zgodnie

²³ Dz.U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

²⁴ Dz.U. z 2019 r. poz. 1186, ze zm.

²⁵ Dz.U. z 2016 r. poz. 124, ze zm.

z zarządzeniem nr 17/16 Dyrektora ZDiUM z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie zasad pracy w systemie SupportCenter Plus oraz przyjmowania zgłoszeń dotyczących zdarzeń powstałych w pasie drogowym.

Bieżące objazdy dróg wykonywane były z częstotliwością:

- 1) dla dróg krajowych – co najmniej raz w tygodniu;
- 2) dla dróg wojewódzkich – co najmniej raz na dwa tygodnie;
- 3) dla pozostałych dróg, tj.:
 - a) dróg, po których prowadzona jest miejska komunikacja zbiorowa – co najmniej dwa razy w miesiącu,
 - b) innych dróg – co najmniej raz na sześć miesięcy.

(akta kontroli str. 185-191, 328-374)

2.12. ZDiUM był użytkownikiem ITS od roku 2009, tj. od czasu jego wdrożenia. System ITS jest narzędziem informatycznym składającym się z modułów (podsystemów) realizujących funkcje dziedzinowe, np. sterowanie sygnalizacją świetlną. Wdrażając system ITS wykonano integrację systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów w celu pozyskiwania danych statystycznych związanych z badaniem struktury rodzajowej pojazdów przejeżdżających przez punkty pomiarowe. W ramach ITS we Wrocławiu wdrożono następujące podsystemy:

- Sterowania Ruchem,
- Dynamicznej Informacji Przystankowej,
- PRUCH (Prowadzenie Ruchu Przy Użyciu Tablic Zmiennej Treści),
- Tablic Informacji Parkingowej,
- Wideonadзору,
- Nadzoru Transportu Publicznego,
- Monitorowania Urządzeń i HelpDesk,
- IVR,
- Informacji Internetowej,
- Łączności,
- PIPD (Przechowywanie i Przetwarzanie Danych),
- Preselekcyjnego Wążenia Pojazdów.

Przy pomocy ITS, w ramach poszczególnych podsystemów, gromadzono różne dane dotyczące ruchu drogowego. Część z nich była przetwarzana na bieżąco do sterowania ruchem drogowym w mieście Wrocławiu czy do przekazywania informacji osobom podróżującym i planującym podróż, a część wykorzystywano w przypadku zaistnienia potrzeby tworzenia statystyk, oraz w celach prognozowania i sporządzania planów inwestycyjnych, polityki transportowej, itp. Takie dane ZDiUM udostępniał na wniosek zainteresowanych, którymi były jednostki administracyjne, instytucje i jednostki naukowe. Część danych była udostępniana również Policji, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej i sądom na ich pisemny wniosek.

Dane dotyczące samochodów ciężarowych (w zakresie ich masy, czasu przejazdu, a także struktury rodzajowej przejeżdżających pojazdów) pozyskiwane były z systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów (istniejącego wcześniej niż system ITS) i przesyłane do repozytoriów danych ITS. W okresie objętym kontrolą WITD nie występował o dane pochodzące z systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów, natomiast w maju 2014 r. podmiot ten zwrócił się do ZDiUM z wnioskiem o wyrażenie zgody na dostęp do podsystemu preselekcyjnego ważenia pojazdów oraz podsystemu monitoringu wizyjnego. WITD (od czerwca 2015 r.) oraz Policja miały zapewniony dostęp do systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów w zakresie wszystkich jego funkcjonalności (np. zdjęć numerów rejestracyjnych czy

odczytów z wag), w sposób gwarantujący bezpieczeństwo całego systemu ITS. Korzystanie z zasobów tego systemu przez WITD i Policję nie było przez ZDiUM monitorowane ani ograniczane.

Dostęp innych podmiotów do zasobów informatycznych ITS był ograniczony ze względów bezpieczeństwa. Wybrane elementy ITS były udostępniane niektórym komórkom organizacyjnym Urzędu Miejskiego Wrocławia (np. Wydziałowi Inżynierii Miejskiej czy Wydziałowi Transportu), lub innym podmiotom (np. Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu Spółka z o.o. we Wrocławiu) na ich wniosek. Ze względów technicznych dostęp innych podmiotów do podsystemu monitoringu wizyjnego nie był możliwy.

ITS był wykorzystywany do generowania danych liczbowych o przejazdach przez miasto Wrocław pojazdów ciężarowych, w tym przeciążonych. Dane o przejazdach pojazdów, uzyskiwane z wykorzystaniem kamer ARTR (automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych) zamontowanych na stacjach ważenia, były udostępniane na pisemny wniosek uprawnionych organów (m.in. Policji). ITS był także wykorzystywany do okresowego badania ruchu pojazdów wjeżdżających do miasta, a także struktury rodzajowej pojazdów. Za monitorowanie danych w zakresie ruchu pojazdów, tj. danych przeznaczonych do analiz realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności, odpowiadało Biuro Zrównoważonej Mobilności Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia. Dane zgromadzone w zakresie udziału w latach 2010 i 2018 ruchu ciężarowego w ruchu miejskim w wybranych przekrojach kordonu śródmiejskiego dla szczytu porannego (godz. 7-8) i popołudniowego (godz. 16-17) wskazywały na spadek udziału ruchu ciężarowego w ruchu miejskim dla szczytu porannego o 69,6%, a dla szczytu popołudniowego o średnio 82,8%.

(akta kontroli str. 4-10, 552-558)

2.13. ZDiUM i WITD prowadziły systematycznie wspólne kontrole masy pojazdów na terenie miasta Wrocławia. Zasady tej współpracy nie zostały określone w pisemnych procedurach. W ramach takich działań, realizowanych w latach 2018-2019 (podczas w sumie 231 dni kontrolnych), skontrolowano łącznie 3 670 pojazdów. Podobny zakres miała współpraca ZDiUM z Policją. W latach 2018-2019 pracownicy Zespołu Kontroli ZDiUM i funkcjonariusze Policji, podczas w sumie 92 dni kontrolnych skontrolowali łącznie 677 pojazdów, w tym 192 w związku z naruszeniem zakazu wjazdu dla pojazdów ciężarowych (znak B-5).

Na wniosek WITD, Zespół Geodezyjny ZDiUM dokonywał interwencyjnych pomiarów geodezyjnych odcinków jezdni, na których przewidziana była kontrola pojazdów przeciążonych. Przykładowo, takie pomiary wykonane zostały na ul. Drobnera i ul. Wyszyńskiego we Wrocławiu, gdzie w dniach 28 i 29 kwietnia 2020 r. doszło dwukrotnie do zatrzymania i kontroli tego samego pojazdu nienormatywnego. Zgodnie z okazanym przedstawicielom WITD zezwoleniem masa całkowita tego pojazdu z ładunkiem nie powinna była przekraczać 155,29 ton, natomiast po zważeniu wyniosła 168,80 ton.

Pismem z dnia 30 września 2019 r. WITD zwrócił się do Prezydenta Miasta (pismo przekazano do ZDiUM) z wnioskiem o rozbudowę, zlokalizowanych we Wrocławiu, stanowisk do ważenia pojazdów o doły fundamentowe umożliwiające sprawniejsze korzystanie z wag mobilnych. W związku z tym pismem ZDiUM w dniu 7 kwietnia 2020 r. zmodernizował jedno z dziewięciu stanowisk do ważenia, tj. stanowisko zlokalizowane na al. Karkonoskiej we Wrocławiu.

Według Dyrektora ZDiUM, rozważana była możliwość dalszej rozbudowy stanowisk do ważenia pojazdów, zarówno o wykonanie dołów fundamentowych, jak i całkowitą przebudowę istniejących stanowisk. Ze względu na konieczność przeanalizowania możliwych rozwiązań, zasięgnięcia opinii zarządzającego ruchem, tj. Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, a także przeprowadzenia wyceny poszczególnych zadań, nie było możliwości wskazania terminu przeprowadzenia powyższych prac.

ZDiUM nie kierował do WITD zapytań o zapotrzebowanie na nowe miejsca kontroli i wagi preselekcyjne.

ZDiUM przekazywał do WITD dane niezbędne do określania tras przejazdów pojazdów nienormatywnych przez miasto Wrocław, w tym interwencyjnie w przypadku uzasadnionych podejrzeń zaistnienia nieprawidłowości w ich planowanych przejazdach. Celem takich działań było wytypowanie dogodnego miejsca do przeprowadzenia kontroli na ustalonej wcześniej trasie przejazdu.

Dyrektor ZDiUM wskazał, że ZDiUM nie uczestniczył w posiedzeniach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, uczestniczył natomiast w cotygodniowych posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które były organizowane przez Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miasta Wrocławia.

(akta kontroli str. 4-10, 99-106, 563-564, 872-875)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

ZDiUM podejmował działania chroniące infrastrukturę miasta Wrocławia przed skutkami ruchu przeciążonych pojazdów ciężarowych. Dotyczyły one m.in. utrzymywania ograniczeń w dostępności miasta Wrocławia dla pojazdów ciężarowych, wprowadzania zmian w organizacji ruchu na niektórych ulicach, nadzorowania prawidłowości prowadzenia obsługi komunikacyjnej budów na obszarze miasta Wrocławia, czy zwiększenia w okresie objętym kontrolą z 11,3 km do 13,1 km długości dróg pod zarządem ZDiUM przystosowanych do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś. Utrzymywano także, dla potrzeb WITD, miejsca kontroli pojazdów, w tym ich ważenia.

Z punktu widzenia realizacji zadań związanych z ochroną dróg system preselekcyjnego ważenia pojazdów, wdrożony w latach 2007-2009 w pięciu lokalizacjach, nie był w pełni wykorzystywany m.in. ze względu na niezapewnienie prawidłowych wskazań tego systemu w związku z jego awariami trwającymi przez 56,9% dni analizowanego okresu lat 2018-2020 (do 26 maja). Kolejnym powodem była zmiana sposobu typowania pojazdów do kontroli ich masy, którą obejmowano kolejno najeżdżające pojazdy ciężarowe, a nie tylko wskazane przez system preselekcji, co związane było ze spadkiem ich udziału w ruchu pojazdów..

ZDiUM współpracował z WITD i Policją w zakresie prowadzenia kontroli masy pojazdów oraz udostępniania danych z systemu ITS w czasie rzeczywistym. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wewnętrznymi uregulowaniami, ZDiUM przeprowadzał w sposób rzetelny okresowe kontrole dróg i obiektów budowlanych zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych w mieście Wrocławiu.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Wrocław, dnia czerwca 2020 r.

Kontroler:

Waldemar Ściborski
Inspektor kontroli państwowej

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

p.o. Dyrektora
Marcin Kaliński

.....
podpis