



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-12-03-2013  
P/13/078

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach  
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice  
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30  
[lka@nik.gov.pl](mailto:lka@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach.
Kontroler	1. Stanisław Tarnowski, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 86753 z dnia 8 lipca 2013 r. i nr 86794 z 3 września 2013 r. 2. Mariusz Podolski, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 86752 z dnia 8 lipca 2013 r. [Dowód: akta kontroli str. 1-4, 529-530]
Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach (zwany dalej <i>Zarządem</i> lub <i>MZUiM</i> ), ul. J. Kantorówny 2a, 40-381 Katowice.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Handwerker, Dyrektor MZUiM. [Dowód: akta kontroli str. 5]

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>1</sup>, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania MZUiM w latach 2011-2013 (I półrocze) w zakresie zarządzania podległymi drogami.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Powyższa ocena wynika z pozytywnej oceny następujących obszarów działalności MZUiM objętych kontrolą:

1. Przygotowania do realizacji zadań zarządzania drogami obejmującego: przejęcie zadań w zakresie zarządzania drogami, określenie zadań dla poszczególnych komórek organizacyjnych i poszczególnych pracowników, kwalifikacje i doświadczenie zawodowe pracowników, objęcie zadań z zakresu zarządzania drogami kontrolą zarządczą.
2. Zarządzania drogami publicznymi w zakresie: posiadania danych o sieci podległych dróg, zapewnienia zgodności ustalonych organizacji ruchu ze stanem faktycznym oraz bieżącego nadzoru nad oznakowaniem dróg, przestrzegania warunków technicznych przy lokalizacji oznakowania, zabezpieczenia miejsc, gdzie wykonywane są roboty drogowe, terminowego przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg. przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia, zapewnienia aby nie kolidowały ze sobą terminy i zakresy prac związanych z zajęciem pasa drogowego, umieszczania reklam w pasie drogowym, należytego zabezpieczenia interesów MZUiM w umowach zawieranych na prowadzenie robót budowlanych na drogach, egzekwowania kar umownych z tytułu opóźnień w prowadzonych robotach, realizowania zaleceń uprzedniej kontroli NIK z 2010 r.

Nieprawidłowości stwierdzone w kontrolowanej działalności dotyczyły:

1. Prowadzenia przez MZUiM ewidencji objętych badaniem 58 zarządzanych dróg, nie zawierającej dla wszystkich dróg map techniczno-eksploatacyjnych oraz danych o nośności.

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

2. Wprowadzenia w 2012 r. przez MZUiM, jako zarządcy drogi, 97 organizacji ruchu, bez uprzedniego (co najmniej 7 dni przed) zawiadomienia organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia.
3. Prowadzenia przebudowy ulicy w okresie od 22 kwietnia do 6 czerwca 2013 r. niezgodnie warunkami zatwierdzonej czasowej organizacją ruchu, ustalającej do 31 października 2012 r. termin na przywrócenie poprzedniej lub wdrożenie docelowej organizacji ruchu.
4. Nie dokonania przez MZUiM wymiany części oznakowania zarządzanych dróg w wymaganym przepisami terminie 31 grudnia 2010 r.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Przygotowanie do realizacji zadań związanych z wypełnieniem funkcji zarządcy drogi**

Opis stanu  
faktycznego

Obowiązujący w okresie objętym kontrolą Statut MZUiM określił zadania tej jednostki, którym jest m.in. wykonywanie obowiązków zarządcy drogi oraz obowiązków w zakresie zarządzania ruchem drogowym i monitorowania ruchu, w zakresie powierzonym mu przez Prezydenta Miasta Katowice.

W regulaminie organizacyjnym MZUiM z 1 lipca 2009 r. określono szczegółowe zadania MZUiM, bez przydzielenia ich poszczególnym komórkom organizacyjnym. Zadania szczegółowe dla poszczególnych komórek organizacyjnych MZUiM zostały ujęte w zarządzeniu nr 1/2013 Dyrektora MZUiM oraz w zakresach czynności poszczególnych pracowników. Zakresy czynności kierowników poszczególnych komórek organizacyjnych obejmowały zadania przypisane tym komórkom oraz pracownikom tych komórek.

Prezydent Miasta Katowice upoważnił niektórych pracowników MZUiM, w tym Dyrektora MZUiM i jego zastępcę do załatwiania spraw administracji drogowej, obejmujących także wydawania decyzji, postanowień i zaświadczeń w zakresie zarządu drogami publicznymi.

[Dowód: akta kontroli str. 10-64, 96-109]

Na mocy postanowień statutu, w którym określono obowiązek MZUiM zarządzania i monitorowania ruchu drogowego, Dyrektor ustalił w regulaminie organizacyjnym MZUiM z 1 lipca 2009 r. w § 7 ust. 3 pkt 4 zadania MZUiM w tym zakresie, które obejmowały przeprowadzanie okresowych kontroli wykonania wprowadzonych organizacji ruchu i ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz przeprowadzania regularnych kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa drogowego. Przeprowadzanie tych kontroli nie było dokumentowane. Dyrektor w wyjaśnieniu podał, że MZUiM na bieżąco kontroluje stan oznakowania, tj. wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń sygnalizacji dźwiękowej na podległych drogach.

[Dowód: akta kontroli str. 17-64, 509-510]

Zadania związane z organizacją ruchu na drogach będących w zarządzie MZUiM były wykonywane przez 21 pracowników. Czterech z tych pracowników posiadało uprawnienia budowlane, w tym osoba wykonująca okresowe kontrole roczne i pięcioletnie, o których mowa w art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo

budowlane<sup>2</sup>, posiadała uprawnienia budowlane o specjalności drogowej bez ograniczeń oraz zaświadczenie o wpisie na listę członków Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Pracownicy wykonujący zadania zarządcy drogi posiadali wykształcenie budowlane w specjalności budowa dróg i autostrad (dwie osoby), budownictwo ogólne (jedna osoba) lub ukończyli studia na kierunku transport w specjalności sterowanie ruchem w transporcie (jedna osoba) i inżynierii ruchu (jedna osoba).

[Dowód: akta kontroli str. 66-69, 111-120]

Kwalifikacje osób, którym powierzono wykonywanie zadań w zakresie zarządu drogami były podnoszone poprzez ich udział w okresie objętym kontrolą w ponad 50 szkoleniach specjalistycznych, obejmujących m.in.: audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwo i zarządzanie ruchem, zarządzanie drogami w teorii i praktyce, zasady umieszczania w pasie drogowym obiektów i urządzeń oraz prowadzenia robót związanych z ich umieszczaniem.

Pracownicy opracowujące projekty organizacji ruchu posiadali wykształcenie wyższe techniczne z zakresu inżynierii ruchu drogowego i sterowania ruchem w transporcie. Wszystkie złożone przez MZUiM do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu w liczbie 97 projektów w 2012 r. i 74 w 2013 r. zostały zatwierdzone.

[Dowód: akta kontroli str. 66-95, 121, 150, 318 ]

MZUiM posiadał 2 653 zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu dla zarządzanych przez siebie dróg oraz inwentaryzację istniejącego w terenie oznakowania pionowego i poziomego na drogach. Badanie dokumentów dla losowo wybranych 58 dróg (5,5 % zarządzanych dróg) nie wykazało w tym zakresie nieprawidłowości.

[Dowód: akta kontroli str. 121, 150, 308, 310-311, 321]

Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. oraz 30 czerwca 2013 r. zarządem MZUiM objęto łącznie 1 050 dróg, o łącznej długości 546,7 km, w tym trzy drogi krajowe o łącznej długości 32,6 km, jedną drogę wojewódzką o długości 2,5 km, 161 dróg o kategorii drogi powiatowej o łącznej długości 192,7 km oraz 885 dróg gminnych o łącznej długości 318,9 km.

[Dowód: akta kontroli str. 40, 310, 527-528]

Ewidencja dróg była prowadzona w Dziale Inwentaryzacji Majątku Dróg i Wywłaszczeń, w formie pisemnej i elektronicznej w programie komputerowym EWDIR. Dokumentacja w wersji elektronicznej prowadzona była dla wszystkich dróg publicznych w mieście.

Dokumentacja ewidencji dróg nie była kompletna. Badanie dobranej losowo próby dokumentów ewidencji dla 58 (5,5 %) dróg w mieście wykazało, że dokumentacja ta nie zawierała map techniczno-eksploatacyjnych, a w książkach dróg danych o ich nośności. Tym samym dokumentacja ta nie spełniała wymogów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>3</sup>.

[Dowód: akta kontroli str. 123-149, 310-311, 371-382]

Okresowe pomiary natężenia ruchu na 60 odcinkach zarządzanych dróg były w MZUiM wykonywane na bieżąco. Zgodnie z wyjaśnieniem Dyrektora, pomiary te

<sup>2</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm. zwana dalej „Prawo budowlane”.

<sup>3</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 582, zwanym dalej „rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg”.

służą pomocą przy analizie wypadków na terenie miasta, jednak nie dokonuje się kompleksowej analizy zagrożeń wynikających z takich pomiarów, a wyniki te w głównej mierze pełnią funkcję poglądową o natężeniu ruchu na poszczególnych ciągach komunikacyjnych.

[Dowód: akta kontroli str. 121,150-158, 308, 321]

Zgodnie z wymaganiami § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach<sup>4</sup>, w terminach do końca I kwartału 2011, 2012 i 2013 r. MZUiM przekazał Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacje o sieci zarządzanych dróg publicznych, według stanu na 31 grudnia roku poprzedniego.

[Dowód: akta kontroli str. 262-307]

Zarządzeniami Dyrektora MZUiM ustalony został system kontroli zarządczej, w którym zdefiniowano ogólne zasady i zakres kontroli zarządczej.

Ze składanych do Urzędu Miasta Katowice przez Dyrektora raportów z przeprowadzanej w latach 2011, 2012 i 2013 (I półrocze) samooceny systemu kontroli zarządczej wynikało, że dokonywano analizy zbiorczej wyników kwestionariuszy samooceny kontroli zarządczej, z której wynikało, że w MZUiM funkcjonuje adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

[Dowód: akta kontroli str. 159-190, 191-212]

Umieszczone w planach kontroli wewnętrznej i audytu na lata 2011-2013 zadania z zakresu zarządu drogami zostały zrealizowane. Z protokołów kontroli przeprowadzanych w latach 2011, 2012 i 2013 z zakresu zarządzania drogami, tj. wydawania decyzji za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim reklam wynikało, że opłata była pobierana w sposób prawidłowy, natomiast wydawane decyzje zawierały prawidłowo i kompletnie podane podstawy prawne oraz pouczenia i inne elementy, zgodnie z ustawą z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego<sup>5</sup>. Nie wydano żadnych zaleceń. W okresie objętym kontrolą przeprowadzono w 2012 r. audyt wewnętrzny zadania *Ocena procesu uzgadniania obsługi komunikacyjnej obiektów na drogach publicznych*. Ze sprawozdania ostatecznego wynikało, że wszelkie uzgodnienia dokonywane były terminowo, zgodnie z art. 35 kpa.

[Dowód: akta kontroli str. 191-260]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności MZUiM w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Prowadzona w MZUiM w ewidencji dróg dokumentacja 58 dróg objętych badaniem nie zawierała map techniczno-eksploatacyjnych, wymaganych § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, zgodnie z którym mapę techniczno-eksploatacyjną dróg sporządza się i prowadzi w skali 1:25.000 lub większej - dla dróg powiatowych oraz wszystkich kategorii dróg publicznych w granicach miast na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych i dróg gminnych.

Dyrektor MZUiM w wyjaśnieniu podał, że przyczyną powyższego był brak wystarczających środków finansowych, a od 2002 r. wszystkie środki finansowe otrzymywane z Urzędu Miejskiego na sprawy inwentaryzacji

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 583.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2013 r. , poz. 267, zwana dalej „kpa”.

majątku drogowego były wykorzystywane na tworzenie ewidencji drogowej oraz podziały geodezyjne (obowiązek wynikający z przepisu art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 r. przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną<sup>6</sup>).

Wskutek powyższego nie mógł być realizowany obowiązek, określony w § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o drogach, corocznego udostępniania map techniczno-eksploatacyjnych zarządcy dróg wojewódzkich w celu aktualizacji sporządzonych i prowadzonych przez niego map techniczno-eksploatacyjnych dróg.

2. Wobec nie przeprowadzenia badań w zakresie nośności dróg w kolumnie 5 tabel nr 8, 9 i 10 działu VIII (dane techniczne charakteryzujące odcinek drogi) objętych badaniem książek dróg, brak było danych w tym zakresie. Tym samym nie zostały spełnione wymagania zamieszczenia tych danych w ww. tabelach, zgodnie z wzorem książki drogi stanowiącym załącznik nr 1 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg.

Dyrektor MZUiM również w tym przypadku w wyjaśnieniu wskazał, brak wystarczających środków finansowych, jako przyczynę nie ustalenia nośności dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 123-149, 310-317, 320]

Ocena  
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Zarządu w zbadanym zakresie.

## **2. W spółdziałanie MZUiM z organami zarządzającymi ruchem drogowym i innymi podmiotami, w szczególności w zakresie przygotowania projektów organizacji ruchu drogowego**

Opis stanu  
faktycznego

W latach 2011-2013 (do 8 sierpnia) do MZUiM wpłynęło 27 wniosków z jednostek i komórek organizacyjnych Policji, dotyczących zmiany wadliwego oznakowania dróg na terenie miasta Katowice. Wszystkie powyższe wnioski zostały przesłane przez MZUiM do Wydziału Rozwoju Miasta. Dyrektor w wyjaśnieniu podał, że każdy wniosek o zmianę organizacji ruchu jest przesyłany lub kierowany bezpośrednio do Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Katowice celem uzyskania zatwierdzenia, po wcześniejszym omówieniu na zespole bezpieczeństwa ruchu<sup>7</sup> i uzyskaniu akceptacji wszystkich członków komisji, którymi są m.in. przedstawiciele Policji i Straży Miejskiej.

Zgodnie z informacją Komendy Miejskiej Policji w Katowicach, wszystkie skierowane w latach 2011-2013 przez Policję do MZUM 27 wniosków zostały przyjętych do realizacji i wykonanych.

[Dowód: akta kontroli str. 121, 151, 469-472, 383-385]

MZUiM w okresie objętym kontrolą nie kierował do organu zarządzającego ruchem wniosków o dostosowanie organizacji ruchu w związku z ze zmianami natężenia ruchu.

<sup>6</sup> Dz. U. z 1998 r. Nr 133, poz. 872 ze zm.

<sup>7</sup> Zespół ds. Organizacji Ruchu Drogowego działający przy Wydziale Rozwoju Miasta, zwany dalej „Zespołem Organizacji Ruchu”.

MZUiM, jako zarządca drogi, wprowadził w 2012 r. 97 zatwierdzonych organizacji ruchu. Organizacje te wprowadzono nie zawiadamiając organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie ich wprowadzenia. W 2012 r. nie wprowadzono zmian organizacji ruchu na podstawie projektów uproszczonych.

[Dowód: akta kontroli str. 319, 321, 473]

Sekcja Zajęcia Pasa Drogowego MZUiM prowadziła dwa rejestry zgłoszeń awarii przez podmioty posiadające infrastrukturę w pasie drogowym, tj. rejestr awarii wodociągowych i rejestr awarii pozostałych. W latach 2011-2013 (I półrocze) do MZUiM wpłynęło łącznie 2 568 zgłoszeń o awariach urządzeń związanych m.in. z sieciami wodociągowymi, energetycznymi, gazowymi, ciepłowniczymi i teletechnicznymi, mającymi miejsce w pasie drogowym lub w jego pobliżu. Zgodnie z zapisami w rejestrach, wszystkie, będące w zarządzie MZUM i zajęte pod awaryjne roboty nawierzchnie dróg zostały naprawione. Zbadano szczegółowo dokumentację zgłoszonych pięciu awarii. Obejmowała ona formularz zgłoszenia awarii, mapkę (plan sytuacyjny) z zaznaczonym miejscem awarii, zawiadomienie o zakończeniu zajęcia pasa drogowego, decyzję MZUiM ustalającą wysokość opłaty, warunki zajęcia pasa drogowego i przywrócenia go do stanu poprzedniego (w tym zapis o konieczności usuwania przez 24 miesiące od zakończenia robót wad technicznych nawierzchni spowodowanych niewłaściwą ich odbudową, w terminie określonym przez MZUiM). W formie protokołarnej dokonywano odbioru końcowego odbudowanych nawierzchni, stwierdzając przywrócenie pasa drogowego w zajmowanych miejscach do stanu pierwotnego. Nie stwierdzono wykorzystywania wprowadzonych przez właścicieli infrastruktury tymczasowych ograniczeń ruchu, związanych z awariami, do prowadzenia niezaplanowanych remontów (niezwiązanych z awarią). Charakter zgłaszanych robót wskazywał na tryb awaryjny (np. awaria zaworu klapowego w komorze ciepłowniczej, awaryjna naprawa kabla nn, awaria sieci)

[Dowód: akta kontroli str. 121-122, 151, 321, 474-483]

Dyrektor MZUiM w wyjaśnieniu podał, że w latach 2011-2013 (I półrocze) nie stwierdzono przypadków nakładania się robót w podległych Zarządowi pasach drogowych. Wszystkie projekty organizacji ruchu dotyczące prowadzenia prac są zatwierdzane w Wydziale Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Katowice, gdzie jest prowadzona analiza skutków wprowadzenia organizacji ruchu oraz prezentowane są na Zespole Organizacji Ruchu, gdzie swoje opinie w zakresie przedmiotowych projektów wyrażają członkowie Zespołu, tj. przedstawiciele: MZUiM, Policji oraz Straży Miejskiej.

[Dowód: akta kontroli str. 15, 122, 321]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności MZUiM w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

MZUiM, jako zarządca drogi, wprowadzając w 2012 r. 97 organizacji ruchu, nie wykonał obowiązku określonego w § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>8</sup>, tj. nie zawiadomił organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie wprowadzeniu organizacji ruchu, co najmniej 7 dni przed dniem jej wprowadzenia.

Odpowiedzialny za nadzór w zakresie zarządzania ruchem na drogach Kierownik Działu Zabezpieczenia Ruchu Drogowego w wyjaśnieniu stwierdził, że nie wysyłano

<sup>8</sup> Dz. U. Nr 177, poz. 1729, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem.”

zgłoszeń o wprowadzeniu organizacji ruchu z 7 dniowym wyprzedzeniem, ponieważ terminy wprowadzania tych zmian są ustalane na Zespole Organizacji Ruchu, którego członkami są również przedstawiciele Policji.

Dyrektor MZUiM również w wyjaśnieniu stwierdził, że każdy z 97 projektów zatwierdzanych na ww. Zespole ma określoną datę wprowadzenia, a na Zespole tym oprócz organu przedstawiciela MZUiM są przedstawiciele organu zarządzającego (ruchem) i Policji, którzy mają informację o planowanym terminie wprowadzenia i nie widzi konieczności dodatkowego powielania informacji w tym zakresie.

NIK zwraca uwagę, że realizacja obowiązku określonego w § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia, umożliwi dopiero terminowe wykonanie zadań przewidzianych w § 12 ust. 3, tj. działań kontrolnych organu zarządzającego ruchem.

[Dowód: akta kontroli str. 73, 319, 321, 525]

Ocena  
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność MZUiM w zbadanym zakresie.

### **3. Realizacja zadań dotyczących koordynowania prac wykonywanych w pasie drogowym, w tym wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i jego przywracania do wymaganego stanu**

Opis stanu  
faktycznego

W okresie objętym kontrolą Dyrektor MZUiM wydał 3 530 decyzji, w których zezwolił na umieszczenie reklam w pasie drogowym (1 500 decyzji w 2011 r., 1 452 decyzje w 2012 r. oraz 578 decyzji w I półroczu 2013 r.).

Badanie dokumentacji 50 z 3 530 zezwoleń (po 20 z lat 2011-2012 i 10 z 2013 r.) na umieszczenie reklam w pasie drogowym wykazało, że wydanie tych decyzji nastąpiło zgodnie z wymaganiami, określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego<sup>9</sup>, a w postępowaniu uwzględniono wpływ reklam na widoczność oznakowania drogowego. Dokumentacja ta każdorazowo zawierała:

- zgłoszenie zamiaru umieszczenia urządzenia reklamowego;
- opinię MZUiM dot. lokalizacji wskazanej przez zainteresowany podmiot (wydanie opinii poprzedzała wizja lokalna dokonywana przez Kierownika Działu Inwentaryzacji Majątku Drogowego i Wywłaszczeń);
- wniosek dot. lokalizacji urządzenia reklamowego wraz z załącznikami (projekt lokalizacji urządzenia reklamowego na mapie sytuacyjnej w skali 1:500, projekt graficzny reklamy z projektem konstrukcji zaopiniowanym przez Wydział Budownictwa Urzędu Miasta Katowice oraz potwierdzeniem przyjęcia przez ww. Wydział zgłoszenia zamiaru umieszczenia urządzenia reklamowego, aktualny odpis z właściwego rejestru informacji o działalności prowadzonej przez właściciela reklamy. Ponadto we wzorze wniosku pobieranego przez zainteresowanych, MZUiM zawarł informacje dotyczące zalecanych wymogów lokalizacji reklamy na słupie oświetlenia ulicznego, w tym m.in. zakaz umieszczania reklam na słupach, na których znajduje się stałe oznakowanie pionowe, na słupach znajdujących się na skrzyżowaniu oraz przed nim i za nim, w kształtach i kolorach znaków drogowych;
- decyzję wydaną przez Dyrektora MZUiM (działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Katowice) z oznaczonym: numerem sprawy, numerem

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 140, poz. 1481.

decyzji, podstawą prawną jej wydania, sentencją, uzasadnieniem, pouczeniem o prawie do odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Katowicach.

Oględziny 12 wybranych reklam<sup>10</sup> wykazały, że były one każdorazowo zlokalizowane w miejscach wynikających ze stosownych decyzji Dyrektora MZUiM (słupy oświetlenia ulicznego poza skrzyżowaniami), a ich usytuowanie nie utrudniało użytkownikom dróg odczytania oznakowania występującego w danych miejscach.

[Dowód: akta kontroli str. 323-342]

W celu zapewnienia właściwej koordynacji robót związanych z zajęciem pasa drogowego, w MZUiM jest realizowana praktyka publikowania komunikatów o konieczności zgłaszania przez jednostki gospodarcze i osoby fizyczne do dnia 1 marca danego roku prac związanych z zajęciem pasa drogowego, z podaniem miejsca i obszaru przeznaczonego do zajęcia a także czasookresu wykonywania tych prac. W komunikatach tych informowano, że brak zgłoszenia tych prac może być przyczyną odmowy wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. W okresie objętym kontrolą MZUiM ogłosił te komunikaty w lokalnej prasie „Dziennik Zachodni” na początku 2011 r., 2012 r. i 2013 r. w dniach odpowiednio: 7, 9 i 8 stycznia. W MZUiM ustalono również listę potencjalnych inwestorów (24 w 2013 r.), do których kierowano pisma, w tym do Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Katowice, o informację do 15 marca danego roku, o zamierzeniach w zakresie planowanych robót wymagających zajęcia pasa drogowego. W pismach stwierdzano, że inicjatywa MZUiM zmierza do koordynacji robót, a tym samym do racjonalnego wykorzystania środków przewidzianych na roboty drogowe. Na podstawie zgłoszeń robót w MZUiM sporządzano wykaz ulic przeznaczonych do zajęcia pasa drogowego, w celu wykonania robót, z podaniem m.in. terminu ich zamierzonej realizacji. MZUiM, przed sporządzeniem planów inwestycyjno-remontowych, wysyłał także do potencjalnych inwestorów, w tym do podmiotów posiadających infrastrukturę w obrębie pasa drogowego, wstępny plan w tym zakresie na poszczególne lata, z prośbą o przeanalizowanie zamierzeń inwestycyjno-remontowych w zakresie realizacji prac w nawiązaniu do przekazanego planu.

W latach 2011-2013 (I półrocze) MZUiM wydał 1 453 zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót (593 zezwolenia w 2011 r., 556 zezwoleń w 2012 r., 304 zezwolenia w I półroczu 2013 r.). Zgodnie z oświadczeniem Kierownik Sekcji Zajęcia Pasa Drogowego, dotąd nie wystąpiły przypadki by lokalizacje różnych robót pokrywały się ze sobą.

[Dowód: akta kontroli str. 465, 484-508]

W MZUiM nie dokumentowano przeprowadzania badań wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zadanie to natomiast wykonywane było, jak podał w wyjaśnieniu Dyrektor, poprzez współuczestniczenie wraz z przedstawicielami Urzędu Miasta Katowice (organu zarządzającego ruchem) Policji i Straży Miejskiej w komisji Zespołu Organizacji Ruchu, na której przed zatwierdzeniem organizacji ruchu dokonywana jest analiza projektów pod kątem wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu. Ponadto wg wyjaśnień MZUiM monitoruje prowadzone roboty w podległym pasie drogowym i w przypadku stwierdzenia występowania zagrożenia podejmuje stosowne działania.

<sup>10</sup> Do oględzin wybrano reklamy usytuowane w pasach drogowych ulic, gdzie występowało największe nagromadzenie reklam.

Zastępca Dyrektora MZUiM ds. Eksploatacji podał w wyjaśnieniach, że „W MZUiM nie opracowano i nie stosuje się szczegółowych procedur ukierunkowanych na zmniejszenie kosztów i ograniczenia czasu zajęcia jezdni w zakresie weryfikacji polityki dotyczącej zajęcia pasa drogowego. W tutejszym Zarządzie nie ma opracowanych szczegółowych procedur podziału zadań do wykonywania. W pierwszej kolejności są zawsze wykonywane zadania, gdzie występuje zagrożenie życia bądź mienia osób korzystających z substancji nam podległej – dróg publicznych. Następnie są planowane zadania dla służb wykonawczych MZUiM do wykonania. Zadania przewyższające możliwości wykonawcze służb MZUiM są wpisywane do wstępnego planu remontów obiektów na przyszły rok do akceptacji przez Radę Miasta Katowice”. W sprawie szczegółowych zadań realizowanych przez MZUiM, Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacji wyjaśnił ponadto, że:

- w przypadkach wystąpienia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub mienia gestorzy sieci podziemnych powiadamiani są natychmiast telefonicznie, a wszelkie wystąpienia MZUiM o dokonanie napraw przez gestorów sieci podziemnych są ewidencjonowane w Dziale Gospodarki Komunalnej i Sekcji Zajęcia Pasa Drogowego,
- na terenie Katowic ustalono miejsca szczególnie wysokiego ryzyka, gdzie utrzymywany jest ciągły nadzór pracowników MZUiM (Centrum Utrzymania Tunelu na DTŚ oraz Centrum Utrzymania dla podziemnego przejazdu drogowego przy dworcu PKP). W pozostałym zakresie całodobowy nadzór nad sygnalizacjami świetlnymi zlokalizowanymi w miejscach podwyższonego ryzyka na drogach podległych MZUiM sprawuje firma zewnętrzna, a Zarząd utrzymuje całonocne dyżury pracownicze (poza stałymi godzinami pracy) celem zapewnienia możliwości reagowania na powstające zagrożenia,
- do końca 2012 r. utrzymaniem zieleni w pasach drogowych ulic miasta Katowice zajmował się MZUiM, a od 1 stycznia 2013 r. kompetencje w tym zakresie przyjął Zakład Zieleni Miejskiej (ZZM), który uzyskał zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w okresie do końca 2013 r. na wykonywanie wszelkich robót związanych z utrzymaniem zieleni miejskiej (od 1 stycznia do 24 lipca 2013 r. MZUiM skierował do ZZM 74 wnioski dotyczące wykonania prac zgłoszonych przez radnych, instytucje, mieszkańców oraz MZUiM),
- nielegalnie umieszczone w pasie drogowym reklamy wolnostojące lub umieszczone na latarniach podlegają usunięciu przez Dział Zabezpieczenia Ruchu (MZUiM nie dysponuje informacjami dotyczącymi właścicieli danych reklam, co uniemożliwia wystąpienie o ich usunięcie). W przypadku reklam umieszczonych na lawetach realizowana była procedura ustalenia właściciela i nałożenia kary na podstawie przepisów ustawy o drogach,
- MZUiM wraz z przedstawicielami PKP przeprowadzają regularnie kontrole przejazdów kolejowych, w trakcie których poprawiane są metryki przejazdów, określane/zmieniane kategorie przejazdów, oceniana jakość oznakowania.

W okresie objętym kontrolą Dyrektor MZUiM wydał 52 decyzje<sup>11</sup> nakładające kary pieniężne za bezprawne zajęcie pasa drogowego reklamami w wymagalnej łącznej kwocie 122.608,60 zł (w 2011 r. 13 decyzji na kwotę 46.197,30 zł, w 2012 r.

<sup>11</sup> Postępowania prowadzono na podstawie art. 40 ust. 12 ustawy o drogach.

31 decyzji na kwotę 46.129,30 zł, w I półroczu 2013 r. 8 decyzji na kwotę 30.282,00 zł).

[Dowód: akta kontroli str. 325, 343-347]

Badanie dokumentacji dotyczącej korespondencji z podmiotami utrzymującymi instalacje podziemne w pasach drogowych 10 wybranych losowo odcinków dróg wykazało, że sprawy zgłaszane do MZUiM były załatwiane z zachowaniem terminów wynikających z kpa, a podmioty, które je zgłaszały nie formułowały pod adresem MZUiM skarg lub zażaleń dotyczących trybu i sposobu załatwienia.

[Dowód: akta kontroli str. 348-349]

W latach 2011-2013 (I półrocze) w MZUiM przeprowadzono łącznie 135 postępowań o udzielenie zamówień publicznych na roboty budowlane na drogach (45 w 2011 r., 64 w 2012 r. oraz 26 w I półroczu 2013 r.), w których wykonawców wyłaniano w trybie przetargu nieograniczonego. Badaniem w przedmiotowym zakresie objęto specyfikacje istotnych warunków zamówień 14 postępowań<sup>12</sup> (10,4%) i stwierdzono, że zobowiązywano w nich wykonawców do ograniczania utrudnień związanych z prowadzeniem robót i zabezpieczenia ruchu na czas wykonywania prac, wymagając każdorazowo:

- wykonania przedmiotu umowy zgodnie z ustalonymi harmonogramami „[...] w ustawowym czasie pracy”<sup>13</sup>,
- dysponowania przez wykonawcę organizacją ruchu na czas prowadzonych robót, przy czym w 2011 r. organizacje ruchu były wykonawcom przedkładane przez MZUiM wraz z dokumentacją projektową, a w latach 2012-2013 wykonawcy byli zobowiązywani do opracowania takich organizacji i uzyskania ich zatwierdzenia,
- należytego zabezpieczenia placów budów oraz prowadzenia robót z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa (stosowanie ogrodzeń, barier, oznakowania, sygnalizacji itp.),
- informowania, w drodze obwieszczenia publicznego, o przystąpieniu do robót oraz umieszczania tablic informujących mieszkańców i osoby prowadzące działalność w rejonie robót o przewidywanych zakłóceniach w ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 350-358]

W latach 2011-2013 (I półrocze) MZUiM zawarł łącznie 175 umów na roboty budowlane związane z utrzymaniem dróg, z czego 135 umów z wykonawcami robót o wartości przekraczającej równowartość kwoty 14 000 Euro, wyłonionymi w trybie przetargu nieograniczonego (45 w 2011 r., 64 w 2012 r. oraz 26 w I półroczu 2013 r.). Badaniem objęto postanowienia 14 umów, których zawarcie poprzedziło przeprowadzenie postępowania w trybie przetargu nieograniczonego<sup>14</sup> oraz 5 umów<sup>15</sup> na roboty budowlane dotyczące dróg, których wartość nie przekraczała równowartości kwoty 14 000 Euro. Stwierdzono, że w umowach tych zabezpieczono interesy MZUiM poprzez określenie wysokości kar umownych, w tym z tytułu opóźnień w wykonaniu przedmiotu umowy oraz usunięcia usterek (wskazywano kwotę należną za każdy dzień zwłoki), którą ustalono w wysokości

<sup>12</sup> Postępowania dotyczyły przebudowy 14 ulic, z tego czterech w 2011 r. (Deszczowa, Strzelecka, Rataja, Piotrowicka), sześciu w 2012 r. (Kaskady, Radockiego, Drozdów I -etap, DK-86, Żelazna, Norblina) oraz czterech w 2013 r. (Piotra Skargi, Drozdów II etap, Morawa, Boya-Żeleńskiego).

<sup>13</sup> Nie wskazywano bardziej szczegółowych warunków np. pracy w systemie jedno lub wielozmianowym, w dniach wolnych od pracy lub porze nocnej.

<sup>14</sup> Umowy na zadania poprzedzone przeprowadzeniem postępowania wskazanych w punkcie 3.5 niniejszego wystąpienia.

<sup>15</sup> Dwie umowy z 2011 r. (naprawa nawierzchni ul. Filtrowej i wykonanie odwiertów kontrolnych dla celów przebudowy ulic), dwie umowy z 2012 r. (budowa chodnika ul. Stabika i naprawa nawierzchni ul. Jaskółek) oraz jedna umowa z 2013 r. (budowa chodnika ul. Witosy).

1% wartości zamówienia) oraz za odstąpienie przez wykonawców od umów z przyczyn leżących po ich stronie (przyjęto wartość równą 15% kwoty umowy). W okresie objętym kontrolą miał miejsce jeden przypadek naliczenia i wyegzekwowania przez MZUiM kary umownej w kwocie 10 tys. zł od wykonawcy wyłonionego w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego. Powodem naliczenia kary było nieterminowe (4 dni) wykonanie przedmiotu zamówienia (przebudowa ul. Lotnisko).

[Dowód: akta kontroli str. 350-361]

W wyniku kontroli dokumentacji dwóch zadań inwestycyjnych, których przedmiotem była przebudowa w 2013 r. ul. Drozdów (II etap) oraz ul. Morawa, ustalono że:

- w przypadku robót prowadzonych na ul. Morawa doszło do dwóch przerw w robotach spowodowanych przyczynami niezależnymi od wykonawców (opóźnienie robót przy sieci kanalizacyjnej oraz intensywne opady deszczu), przy czym nie doszło do przekroczenia terminu wykonania umowy lub naruszenia terminu obowiązywania czasowej organizacji ruchu,
- w przypadku robót prowadzonych na ul. Drozdów (II etap) nie miały miejsca przerwy, natomiast całość prac (od 22 kwietnia do 6 czerwca 2013 r.) prowadzono przy zastosowaniu zatwierdzonej przez Prezydenta Miasta Katowice czasowej organizacji ruchu, w której ustalono termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu lub wdrożenia docelowej organizacji ruchu do dnia 30 października 2012 r.

[Dowód: akta kontroli str. 362-365]

Ogłędziny w zakresie sposobów i skutków działań podejmowanych w celu minimalizowania utrudnień związanych z prowadzonymi robotami drogowymi przeprowadzono w czterech miejscach, gdzie prowadzone były roboty (ul. Słowackiego, ul. Ceglana, ul. Piotra Skargi i ul. Łętowskiego)<sup>16</sup> oraz w trzech miejscach, gdzie roboty zakończono w 2013 r. (ul. Ligonja, ul. Drozdów, ul. Morawa). Ogłędziny w miejscach prowadzonych prac wykazały prawidłowe wykonywanie robót. Stwierdzono, że:

- w czasie prowadzonych robót na żadnym z 4 odcinków nie nastąpiło zamknięcie ruchu wymagające wytyczenia objazdów;
- w trakcie ogłędzin maszyny i urządzenia pozostawały w ruchu w związku z prowadzonymi robotami;
- wykonawcy robót oznakowali miejsca prowadzonych robót zgodnie z projektami organizacji ruchu. Stan oznakowania na chwilę dokonywania ogłędzin nie budził zastrzeżeń;
- znaki ostrzegające o prowadzonych robotach były ustawione przed początkiem remontowanych odcinków;
- żadna z prowadzonych robót nie polegała na umieszczeniu lub odnowieniu oznakowania poziomego;
- pojazdy samobieżne wykorzystywane przy robotach były wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny barwy żółtej (widoczny z każdej strony), który w trakcie robót był włączony. Na pojazdach tych umieszczone było także oznakowanie w postaci pasów biało-czerwonych lub tablic ostrzegawczych;
- nie stwierdzono przypadku wystawiania ładunku lub części urządzeń poza obrys pojazdów;

<sup>16</sup> Na ul. Piotra Skargi oraz ul. Łętowskiego prowadzono roboty remontowe obejmujące, między innymi, wymianę instalacji podziemnych.

- w trakcie oględzin na ul. Piotra Skargi i ul. Łętowskiego, na których prowadzono wymianę instalacji podziemnych, nie stwierdzono wykopu głębszego niż 50 cm.

Ponadto na żadnym odcinku nie prowadzono robót w systemie wielozmianowym. Kierownik Wydziału Technicznego MZUiM oświadczył, że w przypadku prac prowadzonych w obszarze zabudowanym wywoływało to protesty mieszkańców i nie jest to na takich terenach stosowane, bywa natomiast stosowane na ulicach poza obszarem zabudowy. O dacie rozpoczęcia robót MZUiM informowało każdorazowo UM Katowice, Auto Radio, Straż Pożarną, Policję, Pogotowie Ratunkowe. Powyższe nie dotyczyło robót na ul. Ceglanej, gdzie prowadzono kilkugodzinne roboty polegające na wypoziomowaniu studzienki.

W wyniku oględzin odcinków dróg po zakończeniu robotach, nie stwierdzono występowania oznakowania, które obowiązywało w czasie prowadzenia robót. Wprowadzono organizację ruchu zgodną z zatwierdzonym projektem stałej organizacji. Pas drogowy został przywrócony do stanu zgodnego z projektem i nie znajdowały się w nim maszyny, urządzenia lub materiały budowlane.

[Dowód: akta kontroli str. 367-373]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności MZUiM w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Roboty objęte II etapem przebudowy ul. Drozdów (zakres wykonany w 2013 r.) prowadzono w okresie od 22 kwietnia do 6 czerwca 2013 r., tj. niezgodnie z warunkami zatwierdzonej organizacji ruchu na czas trwania robót przez Prezydenta Miasta Katowice w dniu 26 lipca 2012 r., ustalającej do dnia 31 października 2012 r. termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu lub wdrożenia docelowej organizacji ruchu, a MZUiM nie występował o zmianę tego terminu. Tym samym roboty te prowadzono niezgodnie z warunkami ww. zatwierdzonej organizacji ruchu.

Kierownik Wydziału Technicznego w wyjaśnieniu podał, że powodem opisanego zaniechania było niedopatrzenie.

[Dowód: akta kontroli str. 362-366, 367-373]

Ocena  
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność MZUiM w zbadanym zakresie.

#### **4. Prawidłowość stosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego wpływ na płynność ruchu i bezpieczeństwo uczestników ruchu**

Opis stanu  
faktycznego

W ewidencji 60 wybranych odcinków dróg znajdowały się wpisy dotyczące wykonanych w 2012 r. objazdów dróg, w trakcie których realizowano zakres wskazany w art. 20 pkt 10 ustawy o drogach, tj. stan dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikacja cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dyrektor MZUiM podał w wyjaśnieniu, że „[...] Zarząd przeprowadza regularnie kontrole okresowe na podstawie art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych.”, a ponadto stwierdził, że kierownictwo Zarządu na bieżąco przegląda podległe obiekty i podejmuje natychmiastowo działania w celu wyeliminowania zauważonych nieprawidłowości oraz elementów zagrażających bezpieczeństwu użytkowników dróg.

W wyniku ww. przeglądów stanu technicznego wybranych 60 odcinków dróg (25 dróg powiatowych i 35 dróg gminnych) sformułowano wnioski dotyczące wykonania napraw na 32 odcinkach (53,3%), przy czym nie stwierdzono występowania zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu. Do dnia 31 lipca 2013 r. zalecane prace wykonano na 11 odcinkach (34,4%).

[Dowód: akta kontroli str. 386-391]

Z protokołów kontroli okresowych stanu technicznego dróg, przeprowadzonych na podstawie przepisów art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 Prawa budowlanego, sporządzonych w latach 2011-2012<sup>17</sup>, wynika że obowiązek dokonywania przez MZUiM przedmiotowych kontroli był realizowany, zarówno co do zakresu jak i terminu przeprowadzenia. Przedmiotowe kontrole były każdorazowo dokonywane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.

[Dowód: akta kontroli str. 114-116, 389-394]

W wyniku oględzin pięciu skrzyżowań oraz 10 odcinków dróg różnej kategorii, o łącznej długości 13,1 km, stwierdzono, że organizacja ruchu na tych drogach była zgodna z zatwierdzonymi organizacjami ruchu, tj. nie występowało oznakowanie nie ujęte w organizacji ruchu, a jego lokalizacja odpowiadała warunkom wskazanym w organizacji ruchu, w tym w zakresie miejsca lokalizacji, odległości od krawędzi jezdni oraz wysokości nad jezdnią lub chodnikiem. Nie stwierdzono ograniczenia widoczności oznakowania przez reklamy lub zieleń przydrożną, przy czym w jednym przypadku znak (B-18<sup>18</sup> na skrócie w prawo z Alei Korfantego w ul. A. Górnika) był odwrócony o 180 stopni. Zamocowanie znaku zostało poprawione tego samego dnia.

W trakcie tych oględzin nie stwierdzono występowania oznakowania, mogącego dezinformować kierowców lub negatywnie wpływać na bezpieczeństwo użytkowników dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 395-464]

W wyniku przeprowadzonych oględzin oznakowania drogowego na ul. Kantorówny oraz na ul. Słupskiej w Katowicach, stwierdzono że odpowiednio na 21 i 20 zabudowanych pionowych znaków drogowych 4 (19%) i 2 (10%) znaki nie posiadały folii odblaskowej, tj. nie spełniały wymagań rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>19</sup> i zgodnie z § 2 ust. 2 ww. rozporządzenia winny zostać wymienione do dnia 31 grudnia 2010 r.

Według ewidencji dróg na dzień 6 września 2013 r. na zarządzanych przez MZUiM drogach jest zabudowanych 15 997 pionowych znaków drogowych. Wobec braku możliwości uzyskania z tej ewidencji danych dotyczących liczby wymienionych znaków spełniających wymagania ww. rozporządzenia, wg oświadczenia

<sup>17</sup> Badanie przeprowadzono na próbie wybranych 60 odcinków dróg, z czego 25 dróg powiatowych i 35 dróg gminnych.

<sup>18</sup> Znak B-18 "zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ....t" oznacza zakaz ruchu pojazdów, których rzeczywista masa całkowita jest większa od wartości podanej na znaku, określony w § 20 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 ze zm.).

<sup>19</sup> Dz. U. nr 220, poz. 2181 ze zm. zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych”.

kierownika Działu Zabezpieczenia Ruchu Drogowego, odpowiedzialnego za odnawianie oznakowania poziomego i pionowego ulic, do wymiany wg szacunków pozostało jeszcze ok 10 % (1 600) znaków drogowych. Na stanie magazynowym MZUiM natomiast na dzień 6 września 2013 r. znajdowało się 2 269 znaków drogowych. Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacji podał w wyjaśnieniu, że wysoki stan magazynowy znaków drogowych był wynikiem dostawy w dniu 4 września 2013 r. od producenta zgodnie z zawartą umową, przy czym MZUiM jest zobowiązany do utrzymania zapasu znaków koniecznych do oznakowania dróg w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. Duża liczba oznakowania na ulicach Katowic oraz „dynamiczny” proces ich wymiany, zastępca Dyrektora wskazał jako przyczynę braku informacji o dokładnej liczbie znaków pozostałych do wymiany.

[Dowód: akta kontroli str. 519-524]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności MZUiM w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

MZUiM nie dokonał do dnia 31 grudnia 2010 r. wymiany części oznakowania zarządzanych dróg, wymaganej zgodnie z postanowieniami § 2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, a według stanu na dzień 5 września 2013 r. do wymiany pozostało szacunkowo ok. 10% (1 600) pionowych znaków drogowych. Zwłokę w terminie zakończenia wymiany oznakowania Dyrektor MZUiM tłumaczył ograniczeniami finansowymi.

[Dowód: akta kontroli str. 387-388, 524]

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność MZUiM w zbadanym zakresie.

Ocena  
częstkowa

## 5. Realizacja wniosków pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli

MZUiM zrealizował trzy z czterech wniosków pokontrolnych sformułowanych przez NIK Delegaturę w Katowicach w wyniku przeprowadzonej w 2010 r. kontroli P/10/185 „Wykonywanie funkcji zarządcy dróg przez organy samorządu terytorialnego”. W trakcie realizacji był wniosek dotyczący likwidacji stwierdzonych usterek i wad w infrastrukturze drogowej (dotyczył stanu ul. Pod Młynem). Kierownik Wydziału Technicznego wyjaśnił, że „[...] Na wykonanie nowych powierzchni komunikacyjnych na tym obiekcie musieliśmy czekać do czasu zakończenia przebudowy infrastruktury podziemnej, co nastąpiło w lipcu bieżącego roku. Obecnie wyłoniony przez Miejski Zarząd Ulic i Mostów wykonawca kończy przebudowę ulicy Pod Młynem. Termin zakończenia robót

*zgodnie z umową - 19.08.2013 r.. Po tym terminie przebudowana ulica Pod Młynem będzie miała stan i wyposażenie zgodne z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.”*

[Dowód: akta kontroli str. 387-388, 466-467]

Ocena  
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez MZUiM wniosków pokontrolnych sformułowanych przez NIK w wyniku przeprowadzonej kontroli w 2010 r.

## IV. Uwagi i wnioski

Wnioski  
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>20</sup>, wnosi o:

- 1. Określenie i wdrożenie działań mających na celu doprowadzenie dokumentacji ewidencji dróg zarządzanych przez MZUiM do stanu wymaganego postanowieniami rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, w zakresie uzupełnienia jej o mapy techniczno-eksploatacyjne i dane o nośności dróg.**
- 2. Zapewnienie realizacji obowiązku, określonego w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem, zawiadamiania organu zarządzającego ruchem i właściwego komendanta Policji o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, w przypadkach gdy MZUiM jest jednostką wprowadzającą tę organizację.**
- 3. Zapewnienie, prowadzenia robót budowlanych na drogach zarządzanych przez MZUiM zgodnie z postanowieniami decyzji, zatwierdzającej organizację ruchu na czas wykonywania tych prac.**
- 4. Zapewnienie dostosowania wszystkich znaków pionowych na zarządzanych przez MZUiM drogach do stanu wymaganego rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.**

## 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 Katowicach.

<sup>20</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82, ze zm. zwana dalej „ustawą o NIK”.

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.

Katowice, dnia 30 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Katowicach

**Kontrolerzy**  
**Stanisław Tarnowski**  
**główny specjalista k.p.**

**Dyrektor**  
**Piotr Miklis**

.....

**Mariusz Podolski**  
**specjalista k.p.**

.....