



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-05-07/2013
P/13/145

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/145 – Oznakowanie dróg publicznych województwa śląskiego.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Kontrolę przeprowadził na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK ¹ Andrzej Pakuła, gł. specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 85113 z dnia 12 kwietnia 2013 r. [Dowód: akta kontroli str. 1-2]
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku ul. 11 Listopada nr 81, 42-100 Kłobuck ² .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Chamarowski, Dyrektor Zarządu Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku od dnia 23 marca 2009 r. [Dowód: akta kontroli str. 3]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie³ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie w latach 2011- 2013 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Negatywną ocenę uzasadnia:

- Nieprzeprowadzenie w latach 2011 – 2013 okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁴ oraz nieprzeprowadzenie udokumentowanych kontroli stanu dróg, w tym ich oznakowania, wymaganych ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵.
- Dokonywanie zmian organizacji ruchu na drogach gminnych, z naruszeniem przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁶.
- Niezapewnienie do 31 grudnia 2010 r. wymiany oznakowania pionowego na drogach gminnych, niespełniającego wymagań rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm., dalej zwana ustawą o NIK

² Jednostka budżetowa Gminy, zwana dalej „Zarządem” lub „ZDiGK”

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴ Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm., zwana dalej „ustawą Prawo budowlane”.

⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm., zwana dalej „ustawą o drogach”

⁶ Dz. U. Nr 177, poz.1729, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach”.

drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁷.

- Nieprzestrzeganie w przypadku 77,5 % zbadanych znaków pionowych, zlokalizowanych na drogach gminnych, co najmniej jednego z warunków technicznych ich stosowania określonych przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych.
- Brak weryfikacji stanu oznakowania dróg gminnych oraz niestosowanie na odcinkach dróg (na niebezpiecznych łukach drogowych, miejscach występowania obiektów w skrajni, miejscach szczególnie uczęszczanych przez dzieci, skrzyżowaniach) wymaganego przepisami oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Brak rzetelnego nadzoru Dyrektora Zarządu nad realizacją przez komórki organizacyjne i pracowników ZDiGK zadań zarządcy dróg gminnych, co sprzyjać mogło występowaniu stwierdzonych nieprawidłowości.

NIK zwraca uwagę, że Dyrektor ZDiGK nie posiadając dokumentacji dróg gminnych (książek dróg), a także dla ponad 84 % tych dróg zatwierdzonych projektów organizacji ruchu⁸, nie dysponował podstawowymi informacjami koniecznymi do prawidłowego zarządzania drogami. W ocenie NIK stwierdzony stan mógł wpływać na obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na tych drogach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego stanu oznakowania dróg.

1.1. Wewnętrzne uregulowania spraw objętych kontrolą.

Opis stanu faktycznego

Zgodnie ze statutem⁹ przedmiot działalności ZDiGK obejmował część zadań zarządcy drogi ustalonych w art. 20 ustawy o drogach, dotyczących: utrzymania nawierzchni dróg, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą; przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych; wykonywania robót interwencyjnych, bieżącego utrzymania i zabezpieczających; przeciwdziałania niszczeniu dróg oraz elementów infrastruktury drogowej przez ich użytkowników; utrzymywania zieleni w pasie drogowym; utrzymania oznakowania ulic i placów.

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym ZDiGK¹⁰ realizacja ww. zadań powierzona została Wydziałowi ds. Utrzymania Dróg i Zadań Komunalnych¹¹. Ustalony zakres działania tego Wydziału, sformułowany ogólnie, obejmował zadania ustalone w Statucie ZDiGK.

[Dowód: akta kontroli str. 14-20]

1.2. Opracowanie i wdrożenie procedury realizacji zadań objętych kontrolą.

W ZDiGK nie określono procedur realizacji zadań dotyczących np. kontroli stanu sieci dróg i ich oznakowania oraz wprowadzania nowych organizacji ruchu. Dyrektor wyjaśnił, że procedur nie sporządzono, ponieważ reakcje Zarządu na powstające nieprawidłowości były natychmiastowe.

⁷ Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm., zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych”.

⁸ Zwanych dalej „POR”

⁹ Nadanym uchwałą Rady Miasta Kłobucka nr 394/XXXVII/2006 r. z dnia 6 czerwca 2006 r.

¹⁰ Wprowadzonym zarządzeniem Dyrektora ZDiGK nr 120.6.2011 z dnia 24 listopada 2011 r.

¹¹ Zwany dalej „Wydziałem Dróg”

[Dowód: akta kontroli str. 75-77]

NIK, mając na uwadze stwierdzone liczne nieprawidłowości w oznakowaniu dróg gminnych, omówione w dalszej części niniejszego wystąpienia, nie podziela stanowiska Pana Dyrektora. Ponadto NIK zwraca uwagę, że w ustawie o drogach oraz przepisach wykonawczych, nie zostały określone zakres, sposób i częstotliwość kontroli stanu sieci dróg, o której mowa w art. 20 ust. 10 ww. ustawy, a także częstotliwość przeprowadzania objazdów dróg, a uregulowania w tym zakresie należą do sfery zarządzania jednostką.

1.3. Przygotowanie pracowników do realizacji zadań objętych kontrolą.

Powierzone ZDiGK zadania zarządzania drogami w Wydziale Dróg wykonywało dwóch pracowników na stanowiskach nierobotniczych (Kierownik Wydziału i Referent). Dyrektor Zarządu, a także ww. pracownicy, nie posiadali specjalistycznego wykształcenia z zakresu drogownictwa, a w okresie objętym kontrolą nie uczestniczyli w szkoleniach dotyczących zarządzania drogami i ich oznakowania.

Pracownikom w zakresach czynności powierzono obowiązki zgodne z zadaniami ustalonymi w regulaminie organizacyjnym Zarządu. Przykładowo Referentowi (posiadającemu wykształcenie wyższe ekonomiczne i czteroletni ogólny staż pracy) powierzono obowiązki przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych oraz ich oznakowania, a także prawidłowego stosowania i utrzymywania oznakowania dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 41-44 i 55]

Na stanowiskach robotniczych w ZDiGK na dzień 15 maja 2013 r. zatrudnionych było 52 pracowników (w tym 24 w ramach stażu) oraz 12 więźniów zakładu karnego.

[Dowód: akta kontroli str. 94]

1.4. Dane o sieci zarządzanych dróg publicznych.

ZDiGK realizował powierzone zadania na 205 drogach gminnych. Do jego zadań nie należało sporządzanie corocznych informacji statystycznych o stanie publicznych dróg gminnych.

[Dowód: akta kontroli str. 6-13, 56-71]

1.5. Prowadzenie wymaganej dokumentacji zarządzanych dróg.

Zarząd nie prowadził ewidencji dróg gminnych. Dokumentację tą prowadził Wydział Inwestycji i Rozwoju Urzędu Miejskiego w Kłobucku. Dyrektor wyjaśnił, że ZDiGK przejmując zarządzanie drogami gminnymi nie otrzymała ich podstawowej dokumentacji (ewidencji dróg, książek dróg, projektów organizacji ruchu). Stwierdził również, że sprawa przekazania tej dokumentacji była wielokrotnie tematem narad z Burmistrzem.

W Zarządzie nie prowadzono dziennika objazdu dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 72-74]

Zarząd wykazał posiadanie (w maju 2013 r.) 31 POR dotyczących organizacji ruchu na 33 z 205 dróg gminnych. W trzech przypadkach projekty obejmowały całe ciągi dróg, a w pozostałych - fragmenty dróg na których dokonywano zmian oznakowania.

[Dowód: akta kontroli str. 37-40, 308-312]

1.6. Kontrola zarządcza obejmująca czynności związane z oznakowaniem zarządzanych dróg.

Zarządzeniem nr 5/FK/2010 z dnia 15 września 2010 r. Dyrektor Zarządu ustalił regulamin kontroli zarządczej w którym określił m. in.: cele i zadania kontroli zarządczej, elementy kontroli zarządczej oraz zakres kontroli finansowej, a Zarządzeniem 4/FK/2010 z dnia 15 września 2010 r. sposób przeprowadzenia kontroli zarządczej w Zarządzie. Do koordynacji kontroli zarządczej był zobowiązany Dyrektor.

[Dowód: akta kontroli str. 21-34]

Dyrektor Zarządu złożył Burmistrzowi oświadczenia o stanie kontroli zarządczej za lata 2011-2012, w których stwierdził, że w ZDiGK w wystarczającym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

W zatwierdzonych na lata 2011-2012 przez Dyrektora planach kontroli zarządczej nie były ujmowane zagadnienia dotyczące utrzymania dróg i ich oznakowania¹². W planie na rok 2013 założono natomiast realizację w III kwartale dwóch zadań dotyczących kontroli stanu dróg nieulepszonych i asfaltowych.

[Dowód: akta kontroli str. 390-410]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w zakresie tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego oznakowania dróg, stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W Zarządzie, którego zakres działania obejmował kontrole stanu utrzymywanych dróg gminnych, nie prowadzono dziennika objazdu dróg, czym naruszono § 11 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 tunelom¹³. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że przejazdy po poszczególnych drogach odnotowuje się w kartach drogowych pojazdów.

[Dowód: akta kontroli str. 75-76]

NIK, mając na uwadze obowiązujące przepisy dotyczące prowadzenia dziennika objazdu dróg, który jest elementem składowym ewidencji dróg i winien zawierać m.in. dane o datach dokonywanych kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym ich oznakowania), a także informacje o stwierdzanych w ich toku nieprawidłowościach i terminach ich usunięcia nie podziela wyjaśnień Pana Dyrektora.

2. Dyrektor nie stworzył wystarczających warunków do prawidłowego wykonywania przez Zarząd powierzonych zadań dotyczących utrzymania gminnych dróg publicznych i ich oznakowania. Nieprawidłowości stwierdzone w toku kontroli, w ocenie NIK, były w znacznej mierze spowodowane nieskutecznym i nieefektywnym zapewnieniem stosowania przyjętych procedur kontroli zarządczej w Zarządzie w zakresie spraw objętych kontrolą. Zdaniem NIK również ogólne ujęcie zadań z zakresu zarządzania drogami gminnymi w Regulaminach Urzędu i w zakresach obowiązków pracowników, brak specjalistycznych szkoleń oraz nieokreślenie, w oparciu o ustalone procedury kontroli zarządczej, zasad postępowania przy wykonywaniu tych zadań, a także nieobjęcie wewnętrzną kontrolą realizacji przez odpowiedzialne komórki i pracowników

¹² W planie na 2011 r. ujęta była kontrola stanu czystości Rynku Jana Pawła II, która nie wykazała nieprawidłowości.

¹³ Dz. U. Nr 67, poz. 582, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie ewidencji dróg”

ustalonych zadań i obowiązków, było jedną z przyczyn stwierdzonych w kontrolowanym zakresie licznych nieprawidłowości. Zapewnienie funkcjonowania efektywnej i skutecznej kontroli zarządczej należy, zgodnie z art. 69 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁴, do obowiązków kierownika jednostki sektora finansów publicznych.

Wyjaśniając brak procedur dotyczących realizacji powierzonych zadań Dyrektor stwierdził, że wszelkie stwierdzone nieprawidłowości, szczególnie mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w tym dotyczące oznakowania dróg), realizowane są niezwłocznie. Powyższe wyjaśnienie nie znalazło potwierdzenia w toku kontroli NIK.

[Dowód: akta kontroli str. 21-34, 41-44, 55, 75-76]

Uwagi dotyczące badanej działalności

Według stanu na koniec maja 2013 r., tylko trzy spośród 205 zarządzanych dróg gminnych posiadało zatwierdzone POR obejmujące całą ich długość. Dla dalszych 30 dróg Zarząd wykazywał posiadanie 28 POR obejmujących ich odcinki lub fragmenty. W ocenie NIK, brak zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem, organizacji ruchu dla większości dróg gminnych mógł mieć związek z stwierdzonymi nieprawidłowościami w oznakowaniu skontrolowanych losowo dróg, wpływającym na obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

[Dowód: akta kontroli str. 37-40, 308-312]

Ocena cząstkowa

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

2. Utrzymanie oznakowania na drogach publicznych przez zarządzających tymi drogami.

2.1. Ponośzone wydatki na utrzymanie zarządzanych dróg i ich oznakowania.

Opis stanu faktycznego

W 2011 r. na utrzymanie dróg i obiektów drogowych wydatkowano 579,8 tys. zł (97,5 % planu po zmianach), w 2012 r. 710,8 tys. zł (97,8 % planu po zmianach), a do maja 2013 r. 442,4 tys. zł. (47,7 % planu rocznego).

W latach 2011-2013 (I półrocze) Zarząd nie otrzymywał środków finansowych ze źródeł zewnętrznych na działania związane z poprawą stanu organizacji ruchu i oznakowania dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 306]

2.2. Stan oznakowania zarządzanych dróg.

Według dokonanego przez ZDiGK spisu z natury, na koniec kwietnia 2013 r. na drogach gminnych znajdowało się 644 znaków pionowych, 56 oznakowanych poziomo przejść dla pieszych i 15 progów zwalniających. Zarząd nie posiadał danych o liczbie lub długości odcinków dróg na których stosowano inne (niż P-10 -przejście dla pieszych) oznakowanie poziome.

[Dowód: akta kontroli str. 300-301]

Zarząd nie podejmował działań w zakresie weryfikacji oznakowania dróg, m.in. sprawdzania jego zgodności z zatwierdzonymi POR. Nie przeprowadzał również przeglądów oznakowania z udziałem Policji. Zarząd nie posiadał danych o liczbie stosowanych znaków

¹⁴ Dz. U z 2013 r., poz. 885 ze zm.

drogowych nie spełniających warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych.

Dyrektor wyjaśnił, że oznakowanie wprowadzone nowymi organizacjami ruchu spełnia obowiązujące wymogi, natomiast ok. 10% pozostałych znaków może ich nie spełniać, w szczególności w zakresie odblaskowości.

[Dowód: akta kontroli str. 379-383]

W okresie objętym kontrolą na drogach rozmieszczono 73 znaki drogowe (31 w 2011 r., 39 w 2012 r. i 3 szt. w 2013 r.). Na ich zakup i na utrzymanie istniejącego oznakowania wydatkowano ogółem 31,4 tys. zł (odpowiednio 19,5 tys. zł; 6,8 tys. zł i w do maja 2013 r. 5,1 tys. zł).

Zakupów znaków dokonano bez stosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹⁵ z uwagi na wartość, która nie przekroczyła 14 000 euro. Zamawiając znaki nie ustalano wymagań np. w zakresie ich odblaskowości, a także udzielanej gwarancji na trwałość. Spośród 28 udzielonych w badanym okresie zamówień, 20 zrealizowano w P.W. „Inter – Znak” z Kłobucka. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że firma oferowała najniższe ceny i krótki czas realizacji zamówień.

[Dowód: akta kontroli str. 97-105, 300-301]]

Oględziny 16 zakupionych znaków drogowych (znajdujących się w magazynie) wykazały, że na odwrotnej stronie tarcz 9 z nich znajdowały się, wymagane pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych, dane identyfikujące producenta znaku, datę produkcji, typ zastosowanej folii odblaskowej.

[Dowód: akta kontroli str. 307]

W latach objętych kontrolą Zarząd nie zakupił znaków o których mowa w § 11 ust. 1 - 6 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach, tj. np. znaków informacyjnych oznaczających obiekty usługowe, szlaki turystyczne i rowerowe.

[Dowód: akta kontroli str. 379-383]

2.3. Zgodność oznakowania zarządzanych dróg z ustaloną organizacją ruchu.

Analiza ośmiu dokonanych przez Zarząd w badanym okresie zmian organizacji ruchu¹⁶ wykazała, że sześć wprowadzono na podstawie POR zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem na drogach gminnych. Natomiast dwie zmiany (i 15 zmian organizacji ruchu dokonanych w okresie wcześniejszym) Zarząd wprowadził bez uzyskania ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem.

W dwóch przypadkach spośród wyżej wymienionych¹⁷, z zachowaniem terminu określonego w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, Zarząd o wdrożeniu nowej organizacji ruchu zawiadomił Urząd Miejski w Kłobucku, Komendanta Powiatowego Policji w Kłobucku i Starostwo Powiatowe w Kłobucku.

PZD w Kłobucku, w czterech przypadkach¹⁸ dokonał kontroli zgodności warunków technicznych wprowadzonych zmian organizacji ruchu, nie zgłaszając uwag.

[Dowód: akta kontroli str. 110-182]

¹⁵ Dz. U z 2013 r. poz. 907, ze zm.

¹⁶ Zmiany organizacji ruchu dokonane w Kłobucku na ulicach: Kardynała Wyszyńskiego, Reja, Armii Krajowej, Rómmla, Jasnej i uzupełnienia oznakowania strefy zamieszkania przed skrzyżowaniami ulic Różanej i Konwaliowej z ul. Kochanowskiego oraz w Białej na ul. Nadrzecnej.

¹⁷ Wdrożenie projektu o zakazie wjazdu pojazdów powyżej 5 t na ul. Kardynała Wyszyńskiego oraz na ul. Jasnej

¹⁸ Wprowadzenia organizacji ruchu na ulicach: Kardynała Wyszyńskiego, Reja, Rómmla i Nadrzecnej w miejscowości Biała.

Ogłędziny czterech odcinków dróg gminnych na których zmiany organizacji ruchu wdrożono w badanym okresie wykazały, że ich oznakowanie było zgodne z POR¹⁹. Natomiast ogłędziny siedmiu innych odcinków dróg, pod kątem zgodności ich oznakowania z przebiegiem liniowym określonym w książce drogi i w POR²⁰, wykazały zgodność na czterech odcinkach.

[Dowód; akta kontroli str. 78-93, 106-109, 186-293]

2.4. Przestrzeganie wybranych warunków technicznych stosowania oznakowania pionowego i poziomego dróg.

Ogłędziny 40 losowo wybranych znaków pionowych²¹, w zakresie przestrzegania przy ich stosowaniu warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych, wykazały, że: 90 % było znakami małymi; 90 % ustawionych było w prawidłowej odległości od innych znaków; 52,5 % było zamontowanych na odpowiedniej wysokości, a 72,5 % - w odpowiedniej odległości od krawędzi jezdni (korony drogi). Tarcze 90 % znaków były prawidłowo odchyłone w stosunku do osi drogi. 70 % znaków posiadało folię odbłaskową zapewniającą ich czytelność nawet przy ograniczonej widoczności.

[Dowód: akta kontroli str. 186-299]

Ogłędziny dziewięciu dróg gminnych przy ośmiu placówkach do których uczęszczali dzieci wykazały, że na dwóch ulicach²² znajdowały się obok znaków D-6 (Przejście dla pieszych) również znaki A-17 (Dzieci). Na pięciu znajdowały się tylko znaki D-6, a na pozostałych dwóch²³ brak było znaków D-6 lub A-17. Na żadnej z tych dróg nie było znaku T-27 (tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci). Przed wejściem do sześciu z ww. obiektów na drogach zastosowano progi zwalniające, bariery oraz ograniczenie prędkości do 30 km/h. Dwie szkoły (Gimnazjum przy ul Bohaterów Bitwy pod Mokrą oraz Zespół Szkół przy ul. Ks. Skorupki) znajdowały się na końcu ulic bez przejazdu.

[Dowód: akta kontroli str. 386-391]

Ogłędziny 11 przejść dla pieszych zlokalizowanych na pięciu odcinkach dróg gminnych wykazały, że cztery przejścia na dwóch ulicach²⁴ były w pełni widoczne.

[Dowód: akta kontroli str. 392-393]

2.5. Przestrzeganie wybranych warunków technicznych stosowania sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ciągu dróg gminnych nie było sygnalizacji świetlnej. Ogłędziny czterech odcinków dróg gminnych²⁵ na których znajdowały się niebezpieczne łuki poziome (o dużym kącie zwrotu, których geometria może być zaskoczeniem dla kierujących pojazdami), wykazały, że tylko na jednym łuku (na ul. Reja) zamontowana była tablica prowadząca U-3 oraz znaki ostrzegawcze. Natomiast na ul. Krętej, znajdowała się pojedyncza tablica kierunkowa U-3a. Dyrektor ZDiGK wyjaśnił, że tablica nie została umieszczona przez zarząd drogi oraz że jest niekompletna, gdyż brak jest pozostałych tablic na całym profilu łuku.

¹⁹ Ulica Kardynała Wyszyńskiego - wyznaczenie przejścia dla pieszych w rejonie Przedszkola Nr 2 oraz wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów o masie całkowitej powyżej 5 t; ul. Reja w Kłobucku zamontowanie znaków dot. niebezpiecznego zakrętu; ul. Jasna w Kłobucku; wprowadzenie ograniczenia ruchu do 30 km/h.

²⁰ Prowadzonymi przez Wydział Inwestycji i Rozwoju Urzędu Miejskiego w Kłobucku.

²¹ Spośród znaków umieszczonych na 11 drogach/ulicach: Orzeszkowej, Jasnej, ks. Skorupki, Baczyńskiego, Kochanowskiego, Dąbrowskiego, Kardynała Wyszyńskiego, Rómmla i Bohaterów bitwy pod Mokrą w Kłobucku oraz Nadrzecznej w Białej i Mostowej w Kamyku.

²² Ulice Rómmla i Baczyńskiego.

²³ Ulice Sportowa i Przedszkolna w Kłobucku.

²⁴ Ulice Kochanowskiego i Bohaterów Bitwy pod Mokrą w Kłobucku.

²⁵ Ulice: Kręta, Reja, Parkowa w miejscowości Kopiec oraz Nadrzeczna w Białej

Przeprowadzone oględziny trzech odcinków dróg gminnych²⁶ na których stosowano progi zwalniające (na drogach tych obowiązywały ograniczenia prędkości do 30 km/h) wykazały, że pięć z siedmiu tych urządzeń było w stanie zadawalającym, a cztery były prawidłowo oznakowane.

Oględziny 11 dróg gminnych wykazały występowanie 12 obiektów i drzew, które nie były oznakowane, w skrajni poziomej 4 z nich.

[Dowód: akta kontroli str. 186-305]

2.6. Oznakowanie prowadzonych na drogach i w pasie drogowym robót budowlanych.

Zarząd nie zawierał umów na realizację robót drogowych oraz nie wydawał zezwoleń na zajęcie pasa dróg gminnych.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w zakresie utrzymania oznakowania na drogach publicznych przez zarządzających tymi drogami stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd w 17 przypadkach wprowadził zmiany organizacji ruchu na drogach gminnych, bez zatwierdzenia POR przez organ zarządzający ruchem. Naruszono tym samym § 4 ust. 1 w związku z § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Powyższe dotyczyło wprowadzonych organizacji ruchu:

- w 2012 r. na ul. Kardynała Wyszyńskiego²⁷ - ZDiGK posiadał jedynie decyzję Marszałka Województwa Śląskiego zatwierdzającą 8 listopada 2011 r. POR dla skrzyżowania DW 492 z ww. drogą gminną²⁸, natomiast nie posiadał zatwierdzonego przez Starostę POR dla tej drogi. Marszałek Województwa zatwierdzając ww. POR w uwadze zawarł zapis, że wprowadzenie zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu wymaga zatwierdzenia zmiany organizacji ruchu na drodze gminnej. Dyrektor Zarządu powyższe wyjaśniał przeoczeniem.

[Dowód: akta kontroli str. 72-77, 110-112, 122-132, 183-184]

- w 2012 r. na skrzyżowaniach ulic Różanej i Konwaliowej z ulicą Kochanowskiego, polegającej na ustawieniu czterech znaków D-40 (strefa zamieszkania) i D-41 (koniec strefy zamieszkania). Dla zmiany tej Zarząd nie posiadał zatwierdzonego POR. Dyrektor wyjaśnił, że ww. znaki zostały zastosowane na podstawie pisemnego polecenia Zastępcy Burmistrza²⁹.

[Dowód: akta kontroli str. 183]

Stwierdzono, że w latach 2007-2010 (poprzedzających okres objęty kontrolą), Zarząd bez opracowania POR i bez uzyskania ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem, dokonał 15 zmian organizacji ruchu³⁰. Dyrektor wyjaśnił, że przedmiotowych zmian dokonał

²⁶ Ulic: Orzeszkowej, Rómmła i Baczyńskiego w Kłobucku.

²⁷ Wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów o masie całkowitej powyżej 5 t.

²⁸ Decyzja KTRDDT.8022.481.2011.BAL z dnia 8 listopada 2011.

²⁹ ZPI.KW-0746/11 z dnia 7 listopada 2011 r.

³⁰ Dotyczyły one ustawienia 1) dwóch znaków D-4a (droga bez przejazdu) na ul. Przemysłowej i ul. Parkowej, 2) słupków krawędziowych U-2 na skrzyżowaniu ul. W. Witosa i ul. B. Prusa w Łobodnie, 3) znaku B-35 (zakaz postoju) z dwoma tabliczkami („w godz. 6:00 – 16:00” i „nie dotyczy pracowników Przedszkola Nr 1”) na ul. Przedszkolnej, 4) znaku B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) z tabliczką (nie dotyczy TAXI) na Rynku im. Jana Pawła II, 5) znaku D-19 (postój taksówek) na Rynku im. Jana Pawła II, 6) znaku B-18 (zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 5 ton przy przejeździe drogowym na drodze przy granicy sołectwa Niwa Skrzyszów, 7) znaku F-6 (znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem) o treści „10 t” na ul. E. Orzeszkowej przed skrzyżowaniem z ul. Łąkową, 8) znaku A-7 (ustęp pierwszeństwa) na ul. Dąbrowskiego przy skrzyżowaniu z ul. Andersa, 9) znaku B-36 (zakaz zatrzymywania) i tabliczki (dotyczy również pobocza) na ul. Podmiejskiej w Przybyłowiu, 10) znaków A – 12b i A-12c przed zwężeniem jezdni na

na podstawie pisemnych poleceń Burmistrza lub pracowników Urzędu Miejskiego w Kłobucku.

[Dowód: akta kontroli str. 72-74]

2. Zarząd wprowadzając pięć (70 % zbadanych losowo) zatwierdzonych POR, nie dopełnił obowiązku zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i właściwego komendanta Policji o terminie wprowadzenia zmienionej organizacji ruchu, z co najmniej 7 dniowym wyprzedzeniem. Stanowiło to naruszenie § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. W tych pięciu przypadkach, Zarząd powiadomił o wdrożeniu zmienionej organizacji ruchu Burmistrza Kłobucku, przy czym dokonał tego w dniu wprowadzenia zmiany (w jednym przypadku) lub 1 - 5 miesięcy po terminie jej wprowadzenia. Dyrektor niedopełnienie obowiązku powiadamiania wyjaśnił przeoczeniem, nadmiarem obowiązków i zbyt małą obsadą kadrową.

[Dowód: akta kontroli str. 110-182, 183-184]

3. Dyrektor nie posiadał danych o liczbie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu rozmieszczonych na drogach gminnych, wymagających wymiany. Zgodnie z § 2 ust. 2 ww. rozporządzenia wymiany znaków pionowych niespełniających wymogów obowiązujących przepisów należało dokonać do 31 grudnia 2010 r. W ocenie NIK powyższe świadczy o braku rzetelnej weryfikacji stanu oznakowania dróg gminnych przez Dyrektora i pracowników Zarządu. Przeprowadzone natomiast w toku kontroli oględziny wykazały, że tarcze 12³¹ z 40 skontrolowanych znaków (30 %), nie spełniały warunków określonych załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia, gdyż tarcze wprawdzie pokryte były folią odblaskową, lecz była ona złuszczone, co pogarszało czytelność znaków, a tarcza jednego znaku (B-33) na ul. Orzeszkowej była malowana. Dyrektor ZDiGK wyjaśnił, że w jego ocenie ok. 10 % stosowanego na drogach gminnych oznakowania nie spełnia warunków ww. rozporządzenia.

[Dowód: akta kontroli str. 110-182, 183-184, 380]

4. Zarząd zakupił znaki drogowe nie spełniające wymogów określonych w pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych, co stwierdzono, w przypadku siedmiu (43,7 % zbadanych) nowych znaków znajdujących się w magazynie. Na odwrotnej stronie tarcz tych znaków brak było bowiem danych identyfikujących ich producenta, daty produkcji, oznaczenia zastosowanej folii odblaskowej. Dyrektor i Kierownik Wydziału Dróg wyjaśnili, że przy zakupie znaków nie zwracano uwagi na obecność ww. informacji.

[Dowód: akta kontroli str. 110-182, 183-184, 300-307, 380]

5. Z 40 losowo dobranych do kontroli znaków pionowych i poziomych, 31 (77,5 %) stosowano na drogach gminnych niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych. Przeprowadzone oględziny wykazały, że:

- wysokość umieszczenia tarcz 19 znaków³² (47,7 %), liczona w stosunku do dolnej krawędzi znaku, nie odpowiadała wymogom określonym w pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, gdyż była mniejsza niż 2,0 m (w przypadku znaków

ul. Zamiany, 11) wprowadzenia oznakowania skrzyżowań ul. Żółkiewskiego, ul. Dąbrowskiego i ul. Czarnieckiego,

³¹ Jednego na ul. Jasnej, dwóch na ul. ks. Skorupki, pięciu na ul. Rómmla i czterech na ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą

³² Na ul. Rómmla (jeden); na ul. Orzeszkowej (trzy); na ul. ks. Skorupki (osiem); na ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą (pięć); na ulicy Nadrzecznej (jeden); na ul. Mostowej (jeden)

ustawionych na poboczu liczona do powierzchni jezdni) lub 2,2 m (w przypadku znaków ustawionych na chodniku liczona w stosunku do powierzchni chodnika). Najniżej umieszczony znak na chodniku stwierdzono na wys. 1,3 m, natomiast na poboczu na wys. 1,6 m;

- odległość tarcz 11 znaków (27,5 %) od korony drogi lub krawędzi jezdni³³ (liczona w stosunku do skrajnej krawędzi tarczy), była mniejsza od określonej w pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia (min. 0,5 m w przypadku znaków ustawionych na poboczu oraz od 0,5 m do 2,0 m od krawędzi jezdni w przypadku znaków na chodnikach). Najmniejsza odległość skrajnego punktu tarczy znaku od krawędzi jezdni wynosiła 0,15 m;
- tarcze czterech znaków³⁴ (10 %) odchylone były w stopniu większym niż 5° w kierunku jezdni co było niezgodne z pkt.1.5.2. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia;
- tarcze czterech znaków³⁵ były wielkości średniej lub dużej, podczas gdy zgodnie z pkt. 1.2.1. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, na drogach gminnych należało stosować znaki w rozmiarze małym;
- trzy znaki³⁶ (7,5 %) ustawione były w odległość mniejszej niż 10 m od znaku poprzedzającego (najmniejsza odległość wynosiła 3,5 m), co było niezgodne z pkt. 1.5.2. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia oraz powodowało ograniczenie ich widoczności,
- odległość dwóch znaków D-6 (29 % zbadanych) od krawędzi przejścia wynosząca 1,4 i 5,0 m, była niezgodna z przepisami pkt. 5.2.6.1 załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia (znaki D-6 umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia od strony nadjeżdżających pojazdów),
- na ulicy Wyszyńskiego (w 249 m przebiegu drogi) znak D-18 (Parking) ustawiony był równoległe do osi jezdni,
- tarcze 12 znaków (30 %) pokryte były złuszczoną folią odblaskową, co pogarszało ich czytelność znaków, a tarcza jednego znaku - B-33 (ograniczenie prędkości) była malowana, co było niezgodne z pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że ww. nieprawidłowości w oznakowaniu dróg są wynikiem sytuacji zastanej na drogach gminnych przez ZDiGK oraz brakiem środków finansowych na wymianę starych i zniszczonych znaków na nowe.

[Dowód: akta kontroli str. 186-299 i 379-383]

6. Stwierdzono braki w oznakowaniu dróg gminnych poddanych oględzinom, mogące wprowadzać w błąd uczestników ruchu drogowego oraz stwarzające potencjalne zagrożenia w ruchu drogowym, a także niezgodne z POR lub zapisami książek dróg (liniowymi przebiegami dróg) stosowanie oznakowania dróg. I tak:

³³ Wszystkich pięciu znaków na ul. Nadrzeczej w Białej i ul. Jasnej (odległość ta wynosiła od 0,15 m do 0,35 m), dwóch znaków na ul. Orzeszkowej w Kłobucku (wynosiła 0,3 i 0,4 m), trzech znaków na ul. ks. Skorupki (wynosiła od 0,35 do 0,4 m) i jednego znaku (B-33) na ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą (0,2 m).

³⁴ B-18 na ul. Mostowej, D-6 i D-18 na ul. Rómmla, D-6 na ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą i

³⁵ B-18 na ul. Mostowej w Kamyku i trzech znaków D-44 przy ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą

³⁶ Na ul. Rómmla znak D-6 znajdował się 3,5 m za znakiem D-1, co powodowało ograniczenie jego widoczności; na ul. ks. Skorupki: znaki T-6A i D-1 oraz D-6 ustawione było odpowiednio 8,9 m i 7,10 m od kolejnych znaków, a na ul. Nadrzeczej znak B-33 ustawiony był 5 m przed znakiem D-1.

- na trzech odcinkach dróg (27,3 % poddanych oględzinom odcinków dróg), ujawniono niezgodności w zakresie stosowania 9 znaków pionowych w stosunku do POR lub ujętych w książkach dróg przebiegów liniowych:
 - Na ulicy Nadrzecznej brak było ujętych w POR znaków: D-4a (Droga bez przejazdu), A-14 (roboty na drodze), B-33 (Ograniczenie prędkości do 30 km/h)³⁷. Ponadto na drodze tej znak B-33 w 741 m jej przebiegu, ustawiony był po przeciwnej stronie drogi niż określono to w POR. W związku z tym znajdował się on 12 m od skrzyżowania z drogą podporządkowaną i 5 m od znaku D-1 (Droga z pierwszeństwem), ograniczając widoczność tego ostatniego. Kierownik Wydziału Dróg brak znaku B-33 wyjaśniał jego uszkodzeniem w trakcie kolizji drogowej. Z kolei złe ustawienie drugiego znaku B-33 wyjaśniał jego przestawieniem przez wykonawcę kanalizacji w ul. Nadrzecznej.
 - Na ul. Rómmla zamiast ujętego w POR znaku D-6 (Przejście dla pieszych) znajdował się znak D-1 (Droga z pierwszeństwem), a zamiast znaku D-43 (Koniec obszaru zabudowanego) znak D-46 (Droga wewnętrzna). Na przyległym do ulicy parkingu brak było znaku poziomego P-20 (stanowisko postojowe - koperta).
 - Na ul. Kochanowskiego brak było przewidzianego w przebiegu liniowym drogi znaku D-3 (Droga jednokierunkowa).
- na trzech odcinkach dróg³⁸ (75 % zbadanych) brak było znaków ostrzegawczych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu (tablic U-3) na szczególnie niebezpiecznych łukach poziomych, których geometria może być zaskoczeniem dla kierujących. Zgodnie z pkt. 2.3.1. i 2.3.2. załącznika Nr 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych na szczególnie niebezpiecznych łukach poziomych stosować należy tablice prowadzące w celu uprzedzenia kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku jazdy.
- na czterech odcinkach dróg³⁹ (100 %) brak było oznakowania folią odbłaskową znajdujących się w skrajni poziomej 11 drzew oraz podstaw betonowych słupów telefonicznych (najmniejsza odległość 0,15 m od krawędzi jezdni), a ponadto na jednym z tych odcinków występował przepust, którego barierki, znajdujące się w skrajni drogi, nie były oznakowane. Zgodnie z pkt. 4.1. załącznika Nr 4 do ww. rozporządzenia obiekty znajdujące się w skrajni drogowej i ulicznej powinny być wyraźnie oznaczane.
- oznakowanie poziome siedmiu przejść dla pieszych (63,6 % poddanych oględzinom) na trzech odcinkach dróg⁴⁰ było mało widoczne (mało wyraźne i wypłowiałe). Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że malowanie pasów przejść w związku z przedłużającą się okresem zimowym zostało zaplanowane w czerwcu br.
- na dwóch⁴¹ z dziewięciu (22,2 %) dróg gminnych zlokalizowanych przy placówkach, do których uczęszczały dzieci nie było przejść dla pieszych lub oznakowania ostrzegającego o obecności dzieci,
- na ulicy Dąbrowskiego przed skrzyżowaniem z ulicą Małą brak było znaków A-6 lub D-1 o skrzyżowaniu z ulicą podporządkowaną, pomimo że na ulicy podporządkowanej był znak ostrzegawczy A-7 (Ustąp pierwszeństwa). Było to niezgodne z pkt. 2.2.8

³⁷ w 1840 m przebiegu drogi od strony wjazdu w ul. Nadrzeczna od strony ul. Jasnogórskiej)

³⁸ Na ulicy Parkowej w miejscowości Kopiec, na ulicy Nadrzecznej w Białej (przed skrzyżowaniem z ulicą Jasnogórską) oraz na ulicy Krętej.

³⁹ Na ulicach Kościelnej i Parkowej w miejscowości Biała oraz na ulicach Prusa i Zielonej w Kłobucku

⁴⁰ Rómmla, Baczyńskiego i Wyszyńskiego

⁴¹ Ulice Sportowa i Przedszkolna w Kłobucku.

załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia. Z kolei na ul. Kochanowskiego w Kłobucku nie było żadnego oznakowania skrzyżowań tej drogi z ulicami: Słoneczną, Tuwima i Dąbrowskiego.

- na ulicy Bohaterów bitwy pod Mokrą, w sąsiedztwie Urzędu Miejskiego, znajdowały się trzy znaki informacyjne D-44 (Strefa parkowania), pomimo nieustalenia w tym miejscu przez Radę Miejską w Kłobucku płatnej strefy parkowania, co było niezgodne z przepisami załącznika nr 1 (pkt 5.2.50) rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych;
- na ulicy Rómmla (jednej z trzech zbadanych ulic) progi zwalniające były uszkodzone, a na ul. Baczyńskiego przed trzema progami zwalniającymi brak było czterech znaków ostrzegawczych A-11a (Próg zwalniający). Brak ww. znaków stanowił naruszenie przepisów załącznika nr 1 (pkt 2.2.13) do ww. rozporządzenia;
- na ul. Baczyńskiego tabliczka informacyjna pod znakiem A-11A (określająca odległość od progu) była nieczytelna na skutek zaklejenia reklamą. Na ul. Kochanowskiego widoczność znaków D-4a i B-5 ograniczała znajdująca się przy nich reklama, a znaku B-36 gałęzie drzew. Zieleń przydrożna ograniczała również widoczność znaków D-40 (strefa zamieszkania), D-18 i A-11A na ulicy Rommla. Natomiast sposób lokalizacji znaków D-40 i D-41 na wjeździe na ul. Różaną powodował, że nie były one widoczne dla części uczestników ruchu wjeżdżających z przyległego parkingu.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił powyższe sytuacja zastaną przez Zarząd oraz brakiem środków finansowych na prawidłowe oznakowanie dróg. Stwierdził również, że brakujące elementy wspomnianych progów zwalniających i ich oznakowania są w posiadaniu Zarządu i zostaną zamontowane.

[Dowód: akta kontroli str. 186-299, 302-304, 336-355, 379-383, 386-391]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

3. Nadzór zarządcy drogi nad oznakowaniem zarządzanych dróg.

3.1. Przeglądy i kontrole stanu technicznego oznakowania sieci zarządzanych dróg.

Opis stanu faktycznego

W ZDiGK nie ustalono procedur dotyczących bieżącego reagowania na występujące nieprawidłowości w oznakowaniu oraz dokonywania kontroli stanu zarządzanych dróg w tym ich oznakowania. Nie prowadzono dziennika objazdu dróg gminnych oraz nie posiadano innych dokumentów potwierdzających dokonywanie kontroli stanu technicznego zarządzanych dróg gminnych o których mowa w art. 20 ustawy o drogach.

W latach 2011 – 2013 na drogach gminnych nie przeprowadzono okresowych kontroli dróg i ich oznakowania wymaganych ustawą Prawo budowlane.

[Dowód: akta kontroli str. 75-77]

3.2. Kontrole zewnętrzne oznakowania sieci zarządzanych dróg.

W okresie objętym kontrolą w Zarządzie Dróg nie były przeprowadzane kontrole zewnętrzne zagadnień objętych niniejszą kontrolą, a sprawy organizacji ruchu na zarządzanych drogach nie były przedmiotem ocen organu nadzorującego zarządzaniem ruchu na drogach (Wojewody).

PZD w Kłobucku w latach 2011 - 2013 nie przeprowadzał okresowych kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania i funkcjonowania oznakowania umieszczonego na gminnych drogach publicznych⁴².

[Dowód: akta kontroli str. 78-79]

3.3. Rozpatrywanie skarg i wniosków w zakresie spraw objętych kontrolą.

W okresie objętym kontrolą, w Zarządzie nie odnotowano skarg i wniosków dotyczących przedmiotu kontroli.

[Dowód: akta kontroli str.56-60]

3.4. Wypłata odszkodowań uczestnikom ruchu drogowego.

W ramach dwóch zawartych przez Urząd Miejski w Kłobucku umów z ubezpieczycielami na kompleksowe ubezpieczenie mienia i odpowiedzialności cywilnej Gminy Kłobuck (i jej jednostek organizacyjnych)⁴³, Zarząd Dróg opłacił składki w wys. 3,1 tys. zł w 2011 r., 7,2 tys. zł w 2012 r. i 3,6 tys. zł w 2013 r. (I rata składki rocznej).

W okresie objętym kontrolą zostały uznane i przekazane do ubezpieczyciela trzy szkody na mieniu i jedna szkoda na osobie, które dotyczyły uszkodzenia samochodów podczas wykaszania traw (dwie) i z powodu ubytku w jezdni (jedna) oraz z powodu uszkodzenia ciała w wyniku upadku na chodniku.

[Dowód: akta kontroli str. 95-96]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w zakresie nadzoru zarządcy drogi nad oznakowaniem zarządzanych dróg stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W latach 2011-2013 (do maja) Dyrektor Zarządu nie zapewnił przeprowadzania okresowych kontroli (co najmniej raz w roku i co najmniej raz na pięć lat) stanu technicznego i wartości użytkowej zarządzanych dróg, wymaganych art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że kontrole takie nigdy nie były wykonywane w okresie sprawowania przez niego funkcji (tj. od marca 2009 r.).

[Dowód: akta kontroli – str. 3, 75-77]

2. Kontrole stanu zarządzanych dróg i drogowych obiektów inżynierskich, o których mowa w art. 20 pkt. 10 ustawy o drogach, były nierzetelnie dokumentowane. Nie prowadzono bowiem dokumentacji zawierającej stosowne informacje o terminach i miejscach dokonywanych kontroli oraz formułowanych w ich wyniku zaleceniach do realizacji. Dyrektor Zarządu nie składał również sprawozdań z przeprowadzanych kontroli stanu dróg Burmistrzowi, do czego był zobowiązany postanowieniami Statutu Zarządu. Dyrektor wyjaśnił, że objazdy dróg gminnych są przeprowadzane codziennie przez niego oraz przez Kierownika Wydziału Dróg. Stwierdził, że kierownicy Zarządu dróg jeżdżący samochodami służbowymi lub ciągnikami na bieżąco kontrolują stan dróg i oznakowania. O występujących usterkach na drogach Zarząd informowany jest również przez radnych i sołtysów oraz Policję i Straż Pożarną. Informacje w powyższych sprawach zgłaszane są na służbową komórkę w systemie 24 godziny na dobę. Dyrektor wyjaśnił również, że informacje o złym stanie dróg przekazywał Burmistrzowi bieżąco, ustnie.

⁴² W udzielonej informacji Dyrektor PZD w Kłobucku stwierdzał, że kontroli nie prowadzono z uwagi na dużą ilość obowiązków i nie dysponowaniem samochodem służbowym do kontrolowania organizacji ruchu na sieci dróg gminnych.

⁴³ Nr 73/OR/IV/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. z Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń S.A. obejmująca ubezpieczenie na lata 2010 – 2011 oraz nr 59/OR/IV/2012 z dnia 10 kwietnia 2012 r. z Towarzystwem Ubezpieczeń Compensa S.A. obejmująca ubezpieczenie na lata 2012 – 2014.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

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 o NIK, wnosi o:

1. Przeprowadzenie wymaganych ustawą Prawo budowlane kontroli stanu zarządzanych dróg gminnych oraz rzetelne dokumentowanie kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich wymaganych ustawą o drogach.
2. Przeprowadzenie weryfikacji zlokalizowanych na drogach gminnych znaków pionowych i poziomych w zakresie ich zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych oraz przeprowadzenie niezbędnych napraw oznakowania, którego stosowanie niezgodnie z warunkami technicznymi ustalonymi w ww. przepisach, stwierdzono w trakcie kontroli.
3. Dokonywanie kontroli przy zakupach nowych znaków ich zgodności z obowiązującymi przepisami.
4. Wprowadzanie zmian w organizacji ruchu na drogach gminnych, związanych z stosowaniem nowego lub likwidacją istniejącego oznakowania wyłącznie w oparciu o projekty stałej organizacji ruchu, zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem na drogach gminnych.
5. Dostosowanie organizacji ruchu na drogach poddanych w toku kontroli oględzinom do zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu.
6. Podjęcie działań w celu zapewnienia prawidłowego oznakowania dróg gminnych na niebezpiecznych zakrętach, przy obiektach znajdujących się w skrajni tych dróg, na drogach szczególnie uczęszczanych przez dzieci oraz na skrzyżowaniach.
7. Zapewnienie stosowania przyjętych rozwiązań kontroli zarządczej w sposób umożliwiający prawidłowe wykonywanie zadań i obowiązków zarządzania drogami gminnymi, w tym wzmoczenie nadzoru nad komórkami i pracownikami, którym powierzono ich realizację.

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.

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 25 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 15 października 2013 r.

**Kontroler
Roman Bednarski
Doradca Techniczny
Kontroler nadzorujący**

.....

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Dyrektor

Piotr Miklis