

1K1 / 13.05.04

PROTOKÓŁ KONTROLI

Urzędu Miasta Jastrzębie Zdrój, Al. Józefa Piłsudskiego 60 (kod: 44-335) Jastrzębie Zdrój

Regon: 000523689, zwanego dalej „Urzędem”

Prezydentem Miasta Jastrzębie Zdrój od dnia 18 listopada 2002 roku jest Pan mgr Marian Janecki. Zastępcami Prezydenta Miasta są: Pan Krzysztof Gadowski od 21 listopada 2002 roku oraz Pan Franciszek Piksa od dnia 3 grudnia 2002r.

(Dowód: akta kontroli, str. 2 - 8)

Kontrola została przeprowadzona przez dra inż. Waltera Matulę, głównego specjalistę kontroli państwowej z Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Katowicach na podstawie upoważnienia nr 041338 z dnia 14 kwietnia 2004r., w okresie od 15 kwietnia 2004r. do 6 maja 2004r.

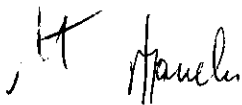
(Dowód: akta kontroli, str. 1)

Kontrolą objęto problematykę zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi w latach 2003 – 2004 (I kwartał).

W toku kontroli ustalono, co następuje:

1. Prezydent Miasta Jastrzębie Zdrój bezpośrednio realizuje funkcję organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych. Funkcja ta nie została przekazana innemu podmiotowi. Organizację i zasady funkcjonowania Urzędu określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Miasta w Jastrzębiu Zdroju nadany Zarządzeniem nr Or – 0152/70/2003 Prezydenta Miasta Jastrzębie Zdrój z dnia 25 lutego 2003 roku.

Urząd jest jednostką organizacyjną Miasta, przy pomocy której Prezydent wykonuje zadania Miasta z zakresu administracji publicznej, wynikające z zadań własnych Miasta,





zadań własnych powiatu, zadań z zakresu administracji rządowej zleconych z mocy ustaw lub przejętych przez Miasto w wyniku porozumień z właściwymi organami.

Urzędem kieruje Prezydent poprzez wydawanie zarządzeń i pism ogólnych oraz poleceń służbowych.

(Dowód: akta kontroli, str. 9 - 17)

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym do zakresu działania i kompetencji I Zastępcy Prezydenta (Pana Krzysztofa Gadowskiego) należało m.in.:

- nadzorowanie prac w zakresie planowania i realizacji inwestycji miejskich,
- nadzorowanie prac w zakresie gospodarki komunalnej, usług komunalnych, stanu dróg i ulic w mieście oraz w zakresie komunikacji i transportu,
- sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad Wydziałem Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji.

(Dowód: akta kontroli, str. 15)

Do zadań Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji należało m. in.

1. zarządzanie siecią dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie Miasta w zakresie:
 - prowadzenia utrzymania, ochrony, remontów, przebudowy i modernizacji pasa drogowego,
 - prowadzenia ewidencji, przeglądów okresowych i ksiąg obiektowych,
 - utrzymania sieci urządzeń odwadniających,
 - wydawania decyzji na zajęcie pasa drogowego,
 - wydawania pozwoleń na włączenie do dróg publicznych,
 - dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego,
 - sadzenia, utrzymania i usuwania drzew i krzewów oraz pielęgnacji zieleni w pasie drogowym,
 - uzgadniania gospodarki gruntami w pasie drogowym,
2. zarządzanie ruchem drogowym na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie miasta w zakresie:
 - wykonywania i zatwierdzania planów zmian organizacji ruchu,

St. March

Jin

- utrzymania oznakowania drogowego poziomego, pionowego i sygnalizacji świetlnej,
- wydawania decyzji na wykorzystanie dróg w sposób szczególny,
- współdziałania z Komendą Miejską Policji, Strażą Miejską w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(Dowód: akta kontroli, str. 16)

Upoważnieniem Nr Or 0118/1/136/2002r. z dnia 28 listopada 2002 Prezydent Miasta upoważnił Panią mgr inż. Marię Pilarską – Naczelnika Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji do załatwiania spraw związanych z zarządem drogami miejskimi, powiatowymi i wojewódzkimi na terenie miasta a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych w imieniu Prezydenta Miasta.

(Dowód: akta kontroli, str. 18)

Do zakresu obowiązków Pani Marii Pilarskiej należało m. in.:

- Prowadzenie okresowych kontroli stanu dróg oraz obiektów mostowych
- Nadzór branżowy nad drogami nie będącymi własnością miasta
- Opiniowanie zmiany własności dróg
- Prowadzenie inwentaryzacji, nadzoru, aktualizacji i ewidencji majątku drogowo-mostowego
- Współpraca z właścicielami i zarządcami obiektów mostowych (PKP, ZTK i GK, WZIR, ODGW)
- Prowadzenie spraw związanych z inżynierią ruchu i oznakowaniem miasta, prawidłowym funkcjonowaniem programów sygnalizacji świetlnej
- Przygotowanie i opiniowanie materiałów na Zespół ds. organizacji ruchu oraz załatwianie spraw związanych z jego funkcjonowaniem w zakresie projektów oraz tymczasowej zmiany organizacji ruchu
- Nadzór nad organizacją ruchu w mieście
- Współpraca z właściwymi organami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

At Panel

Jim

- Opiniowanie projektów dróg i obiektów drogowych oraz innych zlokalizowanych w pasie drogi
- Opiniowanie projektów organizacji ruchu dróg dojazdowych do obiektów zlokalizowanych w pasie dróg wojewódzkich
- Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu dróg dojazdowych do obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym dróg powiatowych i miejskich
- Przygotowywanie materiałów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu i funkcjonowania dróg.

(Dowód: akta kontroli, str. 19 - 22)

Na dzień 31 marca 2004r. w skład Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji (IKI) wchodziły 3 referaty:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| - Planowania i rozliczeń | - 7 osób, |
| - Inwestycji i remontów | - 8 osób, |
| - Utrzymania miasta | - 6 osób |

(Dowód: akta kontroli, str. 23 - 27)

2. Na koniec 2003r. Miasto Jastrzębie Zdrój posiadało sieć drogową o łącznej długości 359,6km. Ze względu na pełnione funkcje w sieci drogowej występowały trzy kategorie dróg:

- drogi wojewódzkie o łącznej długości 18,4km (DW nr 933 oraz DW nr 937),
- drogi powiatowe o łącznej długości 87,7 km,
- drogi gminne o łącznej długości 253,5 km.

Z uwagi na fakt, że Miasto Jastrzębie Zdrój jest miastem na prawach powiatu (powiat grodzki) zarządcą wszystkich dróg publicznych jest Prezydent Miasta.

Podstawowy układ komunikacyjny stanowią następujące ciągi uliczne:

ulice: Pszczyńska, Wodzisławska, Cieszyńska, 11 Listopada, Zdrojowa, Al. Jana Pawła II, Al. Piłsudskiego, Armii Krajowej, Broniewskiego, Cicha, Gagarina, Graniczna, Jagiełły,





Libowiec, Podhalańska, Mazowiecka, Warszawska, Arki Bożka, Północna, Powstańców Śl., 3 Maja, Prof. Ranhoska, Rybnicka, Słoneczna, Świerczewskiego, Świerkłańska, Wyzwolenia, Połomska, Reja.

Pozostałe ulice sieci drogowej stanowią układ uzupełniający.

(Dowód: akta kontroli, str. 28)

Na koniec I kwartału 2004 roku na terenie miasta znajdowało się 15 skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi.

W wyniku dokonanych oględzin wszystkich 15 skrzyżowań (przejazdów) stwierdzono co następuje:

Przejazd 1 – skrzyżowanie linii kolejowej z ulicą Świerczewskiego.

Dwa tory należące do PKP (linia nr 159 Orzesze – Wodzisław Śl.) są nieczynne, natomiast pozostałe dwa tory, których administratorem jest Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. (linia nr 22 Pawłowice – Borynia) są czynne. Długość przejazdu wynosi 39m.

Widoczność przejazdu z ulicy: strona lewa 180m, strona prawa 250m. Przejazd posiada kategorię A zabezpieczenia ruchu drogowego, tj. zabezpieczony rogatkami. Pomiędzy torami PKP a JSK Sp. z o.o. stwierdzono ubytki (wykruszenia) nawierzchni warstwy ścieralnej w trzech miejscach o powierzchni ok. 0,5m².

Po obydwu stronach dojazdu do przejazdu znajdowały się pionowe znaki drogowe, ostrzegawcze: A-9 (przejazd kolejowy z zaporami) oraz G-1a, G-1b, G-1c (słupki wskaźnikowe z jedną, dwiema i trzema kreskami umieszczone po prawej stronie jezdni). Znaki drogowe znajdowały się w dobrym stanie technicznym. Przejazd obsługiwany był przez czynny posterunek dróżnika.

Przejazd 2 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 159 z ul. Graniczną.

Tor należący do PKP nieczynny. Ruch kolejowy zawieszony. Przez tory odbywa się przejście dla pieszych do ogródków działkowych. Przejazd zabezpieczony stałymi barierkami (kategoria E zabezpieczenia ruchu drogowego).



Przejazd 3 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 159 z łącznikiem ulic: Północnej i Pszczyńskiej.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został zawieszony. Przejazd posiada kategorię D – bez zabezpieczeń. Przewidywany jest do likwidacji. Przy dojeździe do skrzyżowania z obydwu stron znajdowały się pionowe znaki: A-10 (przejazd kolejowy bez zapór), G-1c (słupek wskaźnikowy z jedną kreską), B-20 (stop) oraz G-3 (krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym, jednotorowym). Ww. znaki nie były uszkodzone.

Przejazd 4 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 159 z ulicą Północną.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został zawieszony.

Przejazd wykorzystywany jest jako przejście dla pieszych.

Zaliczony został do kategorii E zabezpieczenia ruchu drogowego. Przejazd został zabezpieczony stałymi, trójkątnymi barierkami.

Przejazd 5 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 159 z ulicą Komuny Paryskiej.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został zawieszony. Torowiska porośnięte trawą. Przejazd posiada kategorię D – bez zabezpieczeń. Przy dojeździe do przejazdu znajdowały się następujące pionowe znaki drogowe: A-10, G-1a, G-1b, G-1c, B-20 oraz G-3. Znaki te były w dobrym stanie technicznym.

Przejazd 6 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 170 Moszczenica Zebrzydowice. z ulicą Chlebową.

Ruch kolejowy na tym 4-torowym przejeździe został zawieszony (tory należą do PKP).

Przejazd zaliczony do kategorii D – bez zabezpieczeń. Przy dojeździe od strony południowej na odcinku ok. 70m występowały spękania oraz wykruszenia nawierzchni ścieralnej ulicy Chlebowej. Przy dojeździe do przejazdu znajdowały się z obydwu stron pionowe znaki drogowe: A-10, G-1a, G-1b, G-1c, B-20, G-3. Znaki te były w dobrym stanie technicznym.

Przejazd 7 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 170 z ulicą Biadoszek.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został przez PKP zawieszony. Przejazd zaliczony do kategorii F – przejazdy i przejścia dla użytku niepublicznego. Przejazd wykorzystywany jest jako przejście dla pieszych. Przejazd został zabezpieczony barierkami zamykanymi na kłódkę.

Handwritten signature: M. Mauch

Handwritten signature: J. J.

Przejazd 8 – Skrzyżowanie linii kolejowej nr 170 z ulicą Przemysłową.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został przez PKP zawieszony.

Przejazd zaliczony do kategorii D – bez zabezpieczeń. Na drodze dojazdowej do przejazdu (z obydwu stron) znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-10, G-1a, G-1b, G-1c, B-20, G-3. Z prawej strony przejazdu brak było znaku G-3 (został wyrwany).

Przejazd 9 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 170 z ulicą Kołłątaja.

Ruch kolejowy na tym przejeździe został przez PKP zawieszony.

Przejazd zaliczony do kategorii D – bez zabezpieczeń. Przy dojeździe do skrzyżowania z obydwu stron znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-10, G-1a, G-1b, G-1c, B-20, G-3. Znaki te były w dobrym stanie technicznym.

Przejazd 10 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 170 z ulicą Żwirową (droga gruntowa).

Ruch kolejowy na tym przejeździe został przez PKP zawieszony.

Przejazd zaliczony został do kategorii D zabezpieczenia ruchu drogowego. Przejazd ten wykorzystywany jest w ograniczonym zakresie – dojazd do posesji.

Przejazd 11 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 22 i nr 23 należącej do Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. (JSK) z ulicą Gagarina.

Długość przejazdu wynosi ok. 30m. Długość odcinka prostego ulicy z lewej strony przejazdu ok. 100m, z prawej strony ok. 60m. Przejazd zaliczony do kategorii A – zabezpieczony rogatekami. Przy dojeździe od strony Szerokiej na dł. ok. 10m powierzchnia asfaltowa (ścieralna) spękana. Od strony centrum miasta na odcinku o dł. 40m przed przejazdem zostały zlikwidowane garby (szkody górnicze) poprzez sfrezowanie warstwy ścieralnej. Po obydwu stronach dojazdu do skrzyżowania po prawej stronie ulicy Gagarina znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-9, G-1a, G-1b, G-1c (nieuszkodzone). Przejazd obsługiwany był przez czynny posterunek dróżnika.

Przejazd 12 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 21 i nr 22 należącej do JSK z ulicą Reja.

Długość przejazdu wynosi ok. 29m. Długość odcinka prostego ulicy z lewej strony toru wynosi ok. 30m a z prawej strony ok. 40m.

Przejazd zaliczony do kategorii A – zabezpieczony rogatekami.

St. March

Qim

Przy dojeździe od strony południowej na odcinku ok. 50m występują uszkodzenia jezdni asfaltowej (wykruszenia nawierzchni warstwy ścieralnej). Przed przejazdem znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-9, G-1a, G-1b, G-1c (nieuszkodzone). Przejazd ten obsługiwany był przez czynny posterunek dróżnika.

Przejazd 13 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 21 z ulicą Długą. Ogólna długość przejazdu wynosi ok. 12m. Widoczność przejazdu z lewej strony ulicy Długiej wynosi 40m a z prawej 80m. Przejazd zaliczony do kategorii A – zabezpieczony rogatkami. Po obydwu stronach dojazdu do skrzyżowania znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-9, G-1a, G-1b, G-1c (uszkodzony z prawej strony przejazdu). Przejazd obsługiwany był przez czynny posterunek dróżnika.

Przejazd 14 – skrzyżowanie linii kolejowej nr 21 z ulicą Szybową.

Długość przejazdu wynosi ok. 13m.

Widoczność przejazdu z lewej strony 80m a z prawej 120m. Przejazd zaliczony do kategorii A – zabezpieczony rogatkami. Międzytorze drewniane, częściowo zbutwiałe. Przy dojeździe od strony wschodniej jezdni na odcinku ok. 50m uszkodzona (wykruszenia, ubytki w nawierzchni warstwy ścieralnej). Przy dojeździe do skrzyżowania znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-9, G-1a, G-1b, G-1c (w dobrym stanie technicznym). Przejazd obsługiwany był przez czynny posterunek dróżnika.

Przejazd 15 – skrzyżowanie toru kolejowego do EC „Zofiówka” z ulicą Dębina.

Przejazd zaliczony do kategorii D – bez zabezpieczeń. Przy dojeździe do skrzyżowania znajdowały się pionowe znaki drogowe: A-10, G-1a, G-1b, G-1c, B-20, G-4 (krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym, wielotorowym). Długość przejazdu 12,5m.

Pionowe znaki drogowe związane z organizacją ruchu kołowego na przejazdach kolejowych były zgodne z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na terenie miasta Jastrzębie Zdrój.

Oznakowanie poziome znajdujące się na drogach publicznych przed przejazdami kolejowymi było słabo widoczne.



(Dowód: akta kontroli, str. 29-33)



W odpowiedzi na pytania:

- 1) Kiedy zostaną poprawione słabo widoczne znaki drogowe poziome przy dojazdach do skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi?
- 2) Kiedy zostaną poprawione uszkodzone znaki drogowe pionowe: G-1c (ul. Długa) oraz G-3 (ul. Przemysłowa)?
- 3) Czy i kiedy zostanie poprawiony stan techniczny dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi (ul. Gagarina, Reja, Szybowa, Chlebowa)?

Pani Maria Pilarska udzieliła następujących wyjaśnień:

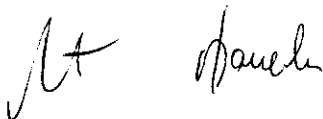
Ad. 1. Słabo widoczne oznakowanie poziome dróg publicznych przy dojazdach do skrzyżowań z liniami kolejowymi będą wykonane jak co roku w okresie od 15 maja do końca czerwca. Aktualnie trwa końcowy etap uprawomocnienia procedury przetargowej na zadanie „Wykonanie oznakowania poziomego dróg na terenie miasta”. Oznakowanie poziome jest wykonywane corocznie, gdyż po okresie zimowym ulega częściowemu starciu.

Ad. 2. Uszkodzone znaki drogowe pionowe G-1c na ulicy Długiej oraz G-3 na ulicy Przemysłowej zostaną poprawione do 15 maja 2004 roku.

Ad. 3. Poprawa stanu technicznego dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi na ulicach: Chlebowej, Gagarina, Reja i Szybowa zostanie wykonana w roku bieżącym: nastąpi uzupełnienie wyrw w warstwie ścieralnej nawierzchni asfaltowej w ramach prowadzonych prac „Remonty cząstkowe dróg na terenie miasta” – pierwszy termin do końca czerwca br. a następnie w miarę potrzeb.

(Dowód: akta kontroli, str. 34-35)

2.1. Według „Informacji o stanie bezpieczeństwa na drogach miasta Jastrzębie Zdrój” opracowanej przez Sekcję Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Jastrzębiu Zdroju w 2003 roku na drogach Jastrzębia Zdroju zaistniały 94 wypadki drogowe, w których 2 osoby poniosły śmierć, rannych zostało 105 osób oraz zaistniało 663 kolizji drogowych.



W porównaniu z analogicznym okresem 2002 roku nastąpił:

- spadek ilości wypadków drogowych o 1,
- spadek ilości osób zabitych o 2,
- spadek ilości osób rannych o 3,
- spadek ilości kolizji drogowych o 18.

(Dowód: akta kontroli, str. 36-48)

W I kwartale 2004 roku na drogach Jastrzębia Zdroju zaistniało 19 wypadków drogowych, w których nikt nie zginął, ranne zostały 23 osoby oraz zaistniało 278 kolizji drogowych.

W porównaniu z analogicznym okresem 2003 roku nastąpił:

- wzrost ilości wypadków drogowych o 3,
- ilość osób zabitych bez zmian
- wzrost ilości osób rannych o 3,
- wzrost ilości kolizji drogowych o 119.

(Dowód: akta kontroli, str. 49)

W analizowanym okresie na przejazdach kolejowych nie było wypadków drogowych.

Zgodnie z wyjaśnieniem nadkomisarza Józefa Mazura – Naczelnika Sekcji Ruchu Drogowego KMP w Jastrzębiu Zdroju w latach 2002 – 2004 (I kwartał) na skrzyżowaniu strzeżonego przejazdu kolejowego z ulicą Świerczewskiego miały miejsce dwie kolizje. W obydwu przypadkach przyczyną kolizji było niedostosowane przez kierujących samochodami osobowymi prędkości do aktualnie panujących warunków drogowych i najechanie na zamknięte roгатki.

(Dowód: akta kontroli, str. 50-51)

3. Uchwałą Nr 371 z dnia 22 grudnia 2000r., Zarząd PKP z przyczyn ekonomicznych ograniczył obowiązek przewozu, polegający na całkowitym zawieszeniu przewozów pasażerskich i towarowych między innymi na:




- linii nr 159 Orzesze – Wodzisław Śląski długości 31,839km, odcinek Pawłowice Śląskie – Wodzisław Śląski,
- linii nr 170 Jastrzębie Zdrój, Moszczenia – Zebrzydowice, długości 13,409km.

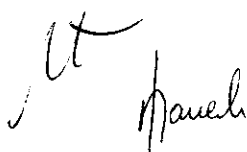
(Dowód: akta kontroli, str. 52-54)

W wyniku postanowień tej uchwały ruch kolejowy w Jastrzębiu Zdroju na 10 przejazdach administrowanych przez PKP został zawieszony. Dotyczyło to następujących przejazdów:

- skrzyżowanie z ulicą Świerczewskiego (z wyjątkiem torów JSK),
- skrzyżowanie z ulicą Graniczną,
- skrzyżowanie z łącznikiem ulic: Północnej i Pszczyńskiej,
- skrzyżowanie z ulicą Północną,
- skrzyżowanie z ulicą Komuny Paryskiej,
- skrzyżowanie z ulicą Chlebową,
- skrzyżowanie z ulicą Biadoszek,
- skrzyżowanie z ulicą Przemysławą,
- skrzyżowanie z ulicą Kołtąją,
- skrzyżowanie z ulicą Żwirową.

W ciągu ulic Jastrzębia Zdroju, na koniec I kwartału 2004r. znajdowało się czynnych 6 przejazdów kolejowych, administrowanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o. tj.:

- skrzyżowanie z ulicą Świerczewskiego,
- skrzyżowanie z ulicą Gagarina,
- skrzyżowanie z ulicą Reja,
- skrzyżowanie z ulicą Długą,
- skrzyżowanie z ulicą Szybową,
- skrzyżowanie z ulicą Dębina.



(Dowód: akta kontroli, str. 55)



Kategorie stosowanego zabezpieczenia ruchu drogowego określone były w metrykach poszczególnych przejazdów sporządzonych przez zarządcę linii kolejowej (PKP lub JSK) oraz zarządcę drogi publicznej – Prezydenta Miasta Jastrzębie Zdrój.

Z 6 czynnych przejazdów kolejowych w ciągu ulic Jastrzębia Zdroju, 5 przejazdów posiadało kategorię A a jeden kategorię D.

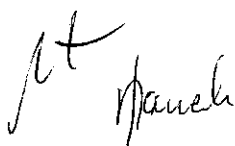
(Dowód: akta kontroli, str. 56 - 79)

Zgodnie z informacją Pana mgra inż. Witolda Kocota – Z-cy Prezesa Zarządu JSK, natężenie ruchu oraz rodzaj przewozów realizowanych przez czynne przejazdy kolejowe są następujące:

1. ul. Świerczewskiego – km 6,495 linii kolejowej nr 22.
46 pociągów na dobę; przewóz węgla i pyłów dymnicowych.
2. ul. Szybowa – km 4,801 linii kolejowej nr 21.
26 pociągów na dobę; przewóz węgla i pyłów dymnicowych.
3. ul. Długa – km 6,151 linii kolejowej nr 21.
26 pociągów na dobę; przewóz węgla i pyłów dymnicowych.
4. ul. Reja – km 9,188 linii kolejowej nr 21, km 0,252 linii kolejowej nr 22.
24 pociągi na dobę; przewóz węgla i pyłów dymnicowych.
5. ul. Gagarina – km 1,356 linii kolejowej nr 22, km 0,491 linii kolejowej nr 23.
40 pociągów na dobę; przewóz węgla, skały i pyłów dymnicowych.
6. ul. Dębina – km 0,319 tory nr 19 i 20 KWK „Zofiówka”,
– dojazd do EC „Zofiówka”.
Max. do 2 pociągów na dobę; ewentualny przewóz żużla i pyłów dymnicowych.

Poprzez powyżej wymienione przejazdy kolejowe, odbywa się transport materiałów w pociągach towarowych obsługujących kopalnię Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. w Jastrzębiu Zdroju tj. KWK „Zofiówka”, KWK „Jas.-Mos.”, KWK „Borynia” i KWK „Pniówek”.

(Dowód: akta kontroli, str. 80)




4. Urząd posiada zatwierdzony przez Prezydenta Miasta w dniu 25 kwietnia 2003 r. projekt organizacji ruchu dla dróg publicznych na terenie miasta Jastrzębia Zdroju.

(Dowód: akta kontroli, str. 81)

Projekt ten pod nazwą „Inwentaryzacja dróg – komputerowy system zarządzania drogami – oznakowanie” opracowany został przez Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe INKOM S.C. w Katowicach.

(Dowód: akta kontroli, str. 82)

Zatwierdzona przez Prezydenta Miasta stała organizacja ruchu (w formie cyfrowej) obejmuje wszystkie skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi miasta Jastrzębia Zdroju.

(Dowód: akta kontroli, str. 83 - 98)

Urząd prowadzi ewidencję projektów tymczasowej organizacji ruchu (na czas prowadzenia robót w ciągu ulic) oraz stałej organizacji ruchu.

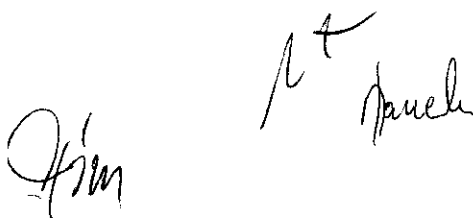
(Dowód: akta kontroli, str. 99)

Zarządzeniem Nr OA-01365/9/99 Prezydenta Miasta Jastrzębia Zdroju z dnia 15 lutego 1999 roku został powołany Zespół ds. Organizacji Ruchu w składzie:

Przewodniczący Zespołu – Wiceprezydent miasta mgr inż. Krzysztof Gadowski

Z-ca Przewodniczącego – Naczelnik Wydziału Infrastruktury Komunalnej
mgr inż. Maria Pilarska

Członkowie Zespołu – Kierownik Referatu Drogowego Edward Jojko
– Inspektor ds. inżynierii ruchu mgr inż. Małgorzata Sochacka
– Komendant Straży Miejskiej Dariusz Kamiński
– Naczelnik Wydziału Komunikacji mgr Piotr Kogut

Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page. There are three distinct marks: a stylized signature on the left, a large 'A' with a crossbar on the right, and another signature below the 'A'.

W pracach Zespołu biorą również udział przedstawiciele Komendy Miejskiej Policji oraz Międzygminnego Związku Komunikacyjnego.

Do zadań Zespołu należało:

- opiniowanie projektów organizacji ruchu stałych i tymczasowych
- ocena istniejącej organizacji ruchu oraz stanu oznakowania
- opiniowanie wniosków w sprawie zmian organizacji ruchu wpływających ze strony jednostek organizacyjnych, komitetów osiedlowych mieszkańców itp.

(Dowód: akta kontroli, str. 101)

Zgodnie z wyjaśnieniem Pani Marii Pilarskiej projekty organizacji ruchu, które są przedkładane przez różne podmioty, przekazywane są do rozpatrzenia przez ww. Zespół. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Zespołu, projekty są zatwierdzane. W przypadku negatywnej opinii, projekty są odrzucane w całości lub przekazywane do poprawienia.

W 2003 roku z upoważnienia Prezydenta Miasta, Naczelnik Wydziału Pani Maria Pilarska zatwierdziła ogółem 18 projektów tymczasowej organizacji ruchu, z czego 6 dotyczyło organizacji ruchu na drogach w ciągu których znajdują się skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi oraz 3 projekty stałej organizacji ruchu, z których jeden dotyczył drogi w ciągu której znajduje się skrzyżowanie z linią kolejową. W I kwartale 2004 roku zatwierdzono 4 projekty tymczasowej organizacji ruchu, z których jeden dotyczył drogi w ciągu której znajduje się skrzyżowanie z linią kolejową.

W pierwszym kwartale 2004 roku do Urzędu nie wpłynęły wnioski o zatwierdzenie projektów stałej organizacji ruchu.

(Dowód: akta kontroli, str. 102 - 105)

Zatwierdzone projekty organizacji ruchu na drogach, w ciągu których znajdują się skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi dotyczyły następujących podmiotów:

- Dromex – Cieszyn Sp. z o.o. – projekt organizacji ruchu na czas przebudowy ul. Cieszyńskiej. Termin: marzec – październik 2003 rok.

Handwritten signature: M. Hand

Handwritten signature: Jm

- Remont-EX – projekt organizacji ruchu na czas budowy kanalizacji sanitarnej w ulicy Przemysłowej. Termin 17.02 – 31.03.2003 rok.
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Wodnej i Rekultywacji S.A. – projekt organizacji ruchu na czas budowy rurociągu wody słonej w ciągu ul. Szybowej. Termin prowadzenia robót, zgodnie z warunkami zatwierdzenia należało uzgodnić z Wydziałem Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji.
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A.
- projekt organizacji ruchu na czas remontu przejazdu kolejowego w ciągu ul. Gagarina. Termin 24.10 – 6.11.2003 r.
- PHU Wimar – projekt organizacji ruchu na czas przebudowy przepustu pod ulicą Gagarina. Prowadzenie robót nie wymagało zamknięcia jezdni. Termin prowadzenia robót należało uzgodnić z Wydziałem IKI.
- PIRS i I „Sanikan” – projekt organizacji ruchu na czas budowy kanalizacji w ciągu ulicy Pszczyńskiej. Termin prowadzenia robót zgodnie z warunkami zatwierdzenia należało uzgodnić z Wydziałem IKI.
- PKN „Orlen” S.A. – projekt organizacji ruchu dotyczący wymiany istniejących znaków informacyjnych wskazujących dojazd do stacji paliw przy ul. Pszczyńskiej.
- PW „Budrol” Sp. z o.o. – projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót przy budowie chodnika i zatoki autobusowej przy ul. Gagarina. Prowadzenie robót nie wymagało zamknięcia jezdni.

Po zatwierdzeniu projektów organizacji ruchu organ zarządzający ruchem – Prezydent Miasta przesyłał projekt jednostce wnioskującej o zatwierdzenie. W każdym zatwierdzeniu tymczasowego projektu znajdowały się zapisy, że projekt jest ważny na czas trwania robót oraz, że przed wprowadzeniem nowej organizacji ruchu należy dokonać odbioru oznakowania razem z przedstawicielem Wydziału IKI.

We wszystkich zatwierdzeniach, umieszczona była klauzula, że wnioskodawca ponosi odpowiedzialność cywilno-prawną za skutki zdarzeń drogowych powstałych z powodu nieprawidłowości i złego stanu oznakowania.

(Dowód: akta kontroli, str. 106 - 125)





Wnioskowane do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu rozpatrywane były w okresie od 1 do 23 dni z wyjątkiem wniosku PKN „Orlen” S.A., który wpłynął do Wydziału IKI 13 sierpnia 2003r. a projekt zatwierdzony został 3 października 2003r. tj. po upływie 41 dni.

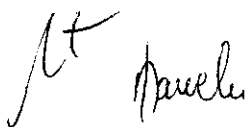
W sprawie terminu zatwierdzenia wniosku PKN „Orlen” S.A. Pani mgr inż. Małgorzata Sochacka – inspektor ds. inżynierii ruchu wyjaśniła, że w projekcie organizacji ruchu złożonym przez PKN „Orlen” dotyczącym oznakowania ulicy Pszczyńskiej i ulicy Jagiełły w rejonie stacji benzynowych, na znakach informacyjnych kategorii D znajduje się napis „Orlen”. Ze względu na przeprowadzone wyjaśnienia dotyczące traktowania napisu „Orlen” jako reklamy a co jest z tym związane konieczność ponoszenia opłat za zlokalizowanie reklamy w pasie drogowym, procedura załatwiania sprawy przeciągnęła się. Wyjaśnienia były prowadzone telefonicznie z wnioskodawcą.

(Dowód: akta kontroli, str. 126 - 127)

W sprawie sporządzenia projektów organizacji ruchu Pani Maria Pilarska wyjaśniła, że miasto zleca wykonywanie projektów organizacji ruchu w sytuacji gdy dotyczy to remontów, przebudów lub modernizacji dróg. Samodzielne projekty organizacji ruchu są sporządzane w przypadkach awaryjnych oraz w przypadkach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa np. bardzo zły stan techniczny mostu. W roku 2003 Miasto samodzielnie sporządziło projekt organizacji ruchu na ulicy Przemysłowej w rejonie mostu nad rzeką Gmyrdek i na ulicy Dębina w rejonie wiaduktu kolejowego. Również w roku 2003 została wykonana na zlecenie Miasta inwentaryzacja istniejącej organizacji ruchu na drogach publicznych. Zinwentaryzowana organizacja ruchu została zatwierdzona jako projekt stałej organizacji ruchu.

(Dowód: akta kontroli, str. 100)

W kontrolowanym okresie w dwóch przypadkach, projekty organizacji ruchu zostały zwrócone do poprawienia.



Do projektu Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku z dnia 4.09.2003r. zostały wniesione następujące uwagi:

- wygląd graficzny znaków jest niezgodny z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- przy skrzyżowaniu ulicy Gagarina z ulicą Rybnicką: brak znaku D-4a na wlocie ulicy Gagarina; brak znaku D-4d na wlocie ulicy Rybnickiej od strony gminy Gogołowa, nieuzasadnione umieszczenie znaku informacyjnego na wlocie ulicy Pochwacie,
- przy skrzyżowaniu ulicy Powstańców Śląskich z ulicą Gagarina: brak znaku D-4a na wlocie ulicy Gagarina, brak znaku D-4b na wlocie ulicy Powstańców Śl. od strony Gogołowej,
- brak tablicy F-9 przy skrzyżowaniu ulicy Powstańców Śl. z ulicą Reja kierującej kierowców do centrum miasta od strony Świerklan w stronę Gogołowej.

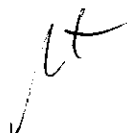
(Dowód: akta kontroli, str. 128)

Po uwzględnieniu ww. uwag projekt został zatwierdzony w dniu 7.10.2003r.

(Dowód: akta kontroli, str. 129 - 131)

Do projektu PP-U-H „Arkom” w Kończycach Małych z dnia 10.12.2003r. zostały wniesione następujące uwagi:

- brak oznakowania objazdu,
- nieprawidłowe oznakowanie zajętego odcinka robót. Na podstawie projektu oraz opisu nie jest wiadome czy roboty będą prowadzone pod ruchem (wskazuje na to rysunek nr 2a i 2b) czy też roboty będą prowadzone przy zamknięciu odcinka drogi (rysunek nr 3), znak oznaczony symbolem U-52a jest to taśma biało-czerwona. Takie zabezpieczenie robót jest niewystarczające w przypadku prowadzenia wykopów. Jest ono również niezgodne z przepisami.



(Dowód: akta kontroli, str. 132)



Po uwzględnieniu ww. uwag projekt został zatwierdzony w dniu 18.12.2003r.

(Dowód: akta kontroli, str. 133)

5. Przedstawiciele Urzędu dokonywali w analizowanym okresie przeglądu oznakowania na drogach publicznych w granicach miasta Jastrzębie Zdrój przy udziale przedstawiciela Jastrzębskiego Zakładu Komunalnego (jednostka organizacyjna Urzędu) lub funkcjonariusza Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Jastrzębiu Zdroju.

Zgodnie z Porozumieniem Nr RK-W-2236/47/2003 zawartym w dniu 31 stycznia 2003 roku pomiędzy Miastem Jastrzębie Zdrój a Jastrzębskim Zakładem Komunalnym (JZK) Urząd przekazał JZK do wykonania i utrzymania oznakowanie pionowe na terenie miasta Jastrzębia Zdroju w okresie do końca 2003 roku.

Zapis § 5 Porozumienia stanowił, że zakres i termin wykonania robót przekazywany będzie protokolarnie przez Wydział Infrastruktury Komunalnej.

Według treści § 9 Porozumienia poszczególne zadania będą rozliczane na podstawie kosztorysów powykonawczych w oparciu o wynegocjowane ceny jednostkowe wyliczone na podstawie KNR-ów (Katalogu Nakładów Rzeczowych) i składników cenotwórczych.

Ustalono następujące wartości poszczególnych składników cenotwórczych:

- | | |
|------------------------|----------|
| • roboczegodzina netto | - 6,50zł |
| • koszty zakupów | - 10,0% |
| • koszty pośrednie | - 60,0% |
| • zysk | - 0 |

(Dowód: akta kontroli, str. 134 - 139)

W dniu 26 lutego 2004 roku Miasto Jastrzębie Zdrój podpisało z JZK Porozumienie nr BZP-W-2236/142/2004 na wykonanie i utrzymanie oznakowania pionowego na terenie miasta Jastrzębia Zdroju w okresie do 31 grudnia 2004 roku. Wartość roboczegodziny

St. Jastrzębie

Qin

netto ustalono w wysokości 6,70zł, natomiast wartość kosztów zakupu, kosztów pośrednich oraz zysku pozostały na poziomie wartości uwzględnionych w Porozumieniu z 2003 roku.

(Dowód: akta kontroli, str. 140 - 143)

Z dokonanych przeglądów przez inspektora ds. inżynierii ruchu Panią mgr inż. Małgorzatę Sochacką oraz przedstawiciela Jastrzębskiego Zakładu Komunalnego w okresie marzec – grudzień 2003 rok sporządzono 10 protokołów, w których opisano stwierdzone nieprawidłowości w oznakowaniu dróg publicznych miasta Jastrzębie Zdrój.

W I kwartale 2004 roku z nieprawidłowości w zakresie inżynierii ruchu drogowego został sporządzony w marcu 2004r. jeden protokół. Również z kontroli oznakowania dróg przeprowadzonych z udziałem przedstawiciela Komendy Miejskiej Policji w Jastrzębiu Zdroju sporządzone były protokoły a stwierdzone nieprawidłowości przekazywane do realizacji przez JZK.

Do najczęstszych stwierdzonych nieprawidłowości należały:

- uszkodzenie znaków drogowych (wymiana tarczy lub słupka),
- brak znaków drogowych (wyrwane),
- niezgodność oznakowania z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

(Dowód: akta kontroli, str. 144 - 166)

Wyszczególniony w protokołach zakres rzeczowy robót – wynikający ze stwierdzonych nieprawidłowości przekazywany był do wykonania w wyznaczonym terminie do Jastrzębskiego Zakładu Komunalnego. Terminy realizacji robót wynosiły od kilku do kilkunastu dni w zależności od jakości i ilości stwierdzonych nieprawidłowości. Wykonanie zaleconych robót inspektor ds. inżynierii ruchu wraz z przedstawicielem JZK sprawdzali w terenie, sporządzając protokoły odbioru wykonanych prac.



(Dowód: akta kontroli, str. 167 - 172)



Kosztorysy ofertowe sporządzane przez JZK, sprawdzane były przez Pana Romana Adamczyka – inspektora Wydziału Kontroli Wewnętrznej Urzędu, posiadającego uprawnienia budowlane nr 470/93 w specjalności konstrukcyjno-budowlanej do kierowania robotami, projektowania, nadzorowania i kosztorysowania.

(Dowód: akta kontroli, str. 173 - 174)

Podstawą do wystawienia przez JZK faktur częściowych były protokoły odbioru robót, obmiary robót oraz kosztorysy powykonawcze zatwierdzone przez inspektora ds. inżynierii ruchu.

(Dowód: akta kontroli, str. 175 - 176)

Zgodnie z wyjaśnieniem Pani Marii Pilarskiej, Prezydent Miasta nie wprowadził wewnętrznych regulacji, dotyczących przeprowadzania kontroli w zakresie funkcjonowania i utrzymywania oznakowania dróg na terenie miasta Jastrzębie Zdrój.

(Dowód: akta kontroli, str. 99 - 100)

6. Analiza istniejącej organizacji ruchu na drogach w tym na drogach w ciągu których znajdują się skrzyżowania z liniami kolejowymi, zgodnie z wyjaśnieniem Pani Marii Pilarskiej dokonywana była na posiedzeniu Zespołu ds. Organizacji Ruchu.

(Dowód: akta kontroli, str. 100)

W kontrolowanym okresie odbyło się osiem posiedzeń ww. Zespołu. Z każdego posiedzenia sporządzony był protokół do którego dołączono listę obecności.

Na posiedzeniach Zespołu omawiano m.in. następujące tematy:

- zmiany w organizacji ruchu na drogach Jastrzębie Zdrój,
- zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na poszczególnych ulicach,

Two handwritten signatures are present at the bottom left of the page. The one on the left is a stylized signature, possibly 'Jm'. The one on the right is a more legible signature, possibly 'M. Pilarska'.

- zmiany w oznakowaniach na czas prowadzenia robót w obrębie remontowanych ulic,
- zmiany w oznakowaniu dotyczące ograniczenia prędkości (progi zwalniające).

(Dowód: akta kontroli, str. 177 - 200)

W przypadkach pozytywnej opinii Zespołu, wnioski kierowane były do Wydziału IKI do realizacji.

(Dowód: akta kontroli, str. 100)

7. Na liniach kolejowych PKP przebiegających przez miasto Jastrzębie Zdrój w grudniu 2000 roku ruch pociągów został zawieszony. Skrzyżowania linii kolejowych JSK z drogami publicznymi miasta zaliczone zostały do przejazdów kategorii A.

Wg Pani Marii Pilarskiej niszczone oznakowanie w rejonie tych przejazdów jest regularnie odnawiane i uzupełniane. Stwierdzone nieprawidłowości w tym zakresie znajdują odzwierciedlenie w protokołach przekazywanych do JSK w celu wykonania zleconych napraw.

W 2003 roku została opracowana koncepcja drogi łączącej ulicę Ranozka z ulicą Wyszyńskiego. Opracowanie miało na celu znalezienie nowego połączenia ww. ulic wraz z wyznaczeniem przejazdu kolejowego w ten sposób, aby można było ominąć obiekty mostowe. Ponieważ na torach położonych pomiędzy ulicami Wyszyńskiego i Ranozka ruch pociągów jest zawieszony i jest rozpatrywana możliwość całkowitej likwidacji linii sprawa będzie kontynuowana po zapadnięciu ostatecznych decyzji

(Dowód: akta kontroli, str. 100)

Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi w dniu 10 czerwca 2003 roku pracownicy Urzędu wspólnie

pt pawel

Jim

z przedstawicielami Zakładu Linii Kolejowych w Gliwicach dokonali przeglądu przejazdów linii kolejowej Nr 159 Orzesze – Wodzisław.

Podczas przeglądu stwierdzono m.in.:

- 1) na przejeździe w ciągu ulicy Granicznej brak krzyży św. Andrzeja,
- 2) na przejeździe w ciągu ulicy Północnej niewłaściwie ustawione barierki,
- 3) na przejeździe w ciągu ulicy Pszczyńskiej nieuregulowana niweleta.

Wg wyjaśnienia Pana Jana Krzemienia – inspektora Wydziału IKI, pierwsze dwa ustalenia zostały zrealizowane.

Zgodnie z protokołem z dnia 6.04.2004r. w sprawie uzgodnienia zakresu robót koniecznych do wykonania na przejeździe kolejowym kategorii „D” w ciągu ulicy Pszczyńskiej, przedstawiciele PKP – Zakład Linii Kolejowych Gliwice zobowiązali się do naprawy nawierzchni drogowej w obrębie przejazdu w terminie uzgodnionym z Urzędem.

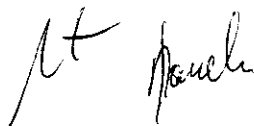
(Dowód: akta kontroli, str. 201 - 204)

8. Według Rejestru Skarg i Wniosków prowadzonego przez Sekretarza Miasta w latach 2003 – 2004 (I kwartał) do Urzędu nie wpłynęła skarga lub wniosek dotyczące problemów skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi. Wydział IKI nie prowadzi odrębnej rejestracji skarg i wniosków.

(Dowód: akta kontroli, str. 205)

Kontroler poinformował Prezydenta Miasta Jastrzębie Zdrój o przysługującym mu prawie:

- zgłoszenia przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych umotywowanych zastrzeżeń, co do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 55 ust. 1 i 2 ustawy o NIK),
- odmowy podpisania niniejszego protokołu kontroli z jednoczesnym obowiązkiem złożenia na tę okoliczność w terminie 7 dni wyjaśnień dotyczących przyczyn odmowy podpisania protokołu kontroli (art. 57 ust. 1 ustawy o NIK), w przypadku




zgłoszenia zastrzeżeń, termin 7 dni – zgodnie z art. 57 ust. 2 ustawy o NIK – biegnie od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie rozpatrzenia,

- złożenia z własnej inicjatywy na piśmie dodatkowych wyjaśnień, co do przyczyn i okoliczności powstania nieprawidłowości opisanych w niniejszym protokole kontroli w terminie uzgodnionym z kontrolerem (art. 59 ust. 2 ustawy o NIK).

O przeprowadzeniu kontroli dokonano wpisu do księgi ewidencji kontroli nr 5/2004r.

Jastrzębie Zdrój 10.05.2004r.

.....
/ Gł. Specjalista k.p.
Delegatura NIK w Katowicach
Walter Matula/

Jastrzębie Zdrój 11.05.04

.....
Prezydent Miasta Jastrzębie Zdrój
Marian Janecki

W dniu 10.05.2004 r. jeden egzemplarz protokołu kontroli doręczono Panu Marianowi Janeckiemu Prezydentowi Miasta Jastrzębie Zdrój

(Dowód: akta kontroli, str. 206)

Jm