

1414 - 0911/11/08

PROTOKÓŁ KONTROLI
Urzędu Miasta Jastrzębie Zdrój
Al. Józefa Piłsudskiego 60; 44-335 Jastrzębie Zdrój
REGON 000523689, zwanego dalej „Urzędem”

W okresie objętym kontrolą stanowisko Prezydenta Miasta Jastrzębie Zdrój (zwanego dalej także „Miastem”) zajmował Pan Marian Janecki (od dnia 18 listopada 2002 roku), zwany dalej „Prezydentem”.

[Dowód: akta kontroli str. 2]

Kontrolę przeprowadził Maciej Szymura, specjalista kontroli państwowej z Delegatury Najwyższej Izby Kontroli (NIK) w Katowicach, na podstawie upoważnienia nr 056057 z dnia 8 stycznia 2008 roku, w okresie od 9 do 21 stycznia 2008 roku.

[Dowód: akta kontroli str. 1]

Przedmiotem kontroli było wykorzystanie uwag i realizacja wniosków pokontrolnych sformułowanych po przeprowadzonej w Urzędzie przez NIK, w I połowie 2004 roku, kontroli zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi w latach 2003-2004 (I kwartał).

W wyniku ww. kontroli (zakończonych w dniu 6 maja 2004 roku) NIK ustaliła, między innymi, iż oznakowanie poziome na drogach publicznych przed przejazdami kolejowymi znajdującymi się na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój było słabo widoczne, a niektóre pionowe znaki drogowe (1-Gc przy skrzyżowaniu przejazdu kolejowego z ul. Długą oraz G-3 przy skrzyżowaniu z ul. Przemysłową) były uszkodzone lub usunięte. NIK ustaliła również, iż drogi dojazdowe do skrzyżowań linii kolejowych z ulicami: Chlebową, Gagarina, Reja oraz Szybową znajdowały się w złym stanie technicznym (spękania oraz wykruszenia w nawierzchni warstwy ścieralnej).

W związku z powyższymi ustaleniami, w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 17 czerwca 2004 roku, skierowanym do Prezydenta Miasta Jastrzębie Zdrój, NIK sformułowała następujące wnioski pokontrolne:

1. Poprawienie oznakowania poziomego oraz uszkodzonych znaków pionowych przy dojazdach do skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi.
2. Poprawienie stanu technicznego dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi (ul. Chlebową, Gagarina, Reja, Szybową).

[Dowód: akta kontroli str. 3-7]

Stwierdzam, że
kserokopii z
24.01.2008
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
AGNIESZKA MARZĄTEK

1
Janek
577

W piśmie z dnia 25 czerwca 2004 roku II Zastępca Prezydenta Miasta, informując o działaniach podjętych w celu realizacji powyższych wniosków, podał, iż ww. brakujące i uszkodzone znaki drogowe zostały ustawione w dniu 14 czerwca 2004 roku, w toku znajdowało się odnawianie oznakowania poziomego ulic na terenie Miasta (miało zostać zakończone do końca lipca 2004 roku), a nawierzchnie dróg dojazdowych do ww. skrzyżowań z liniami kolejowymi zostały wyremontowane.

[Dowód: akta kontroli str. 8]

W toku kontroli ustalono, co następuje:

1. Informacje ogólne

W okresie od zakończenia kontroli przeprowadzonej przez NIK w 2004 roku (tj. od dnia 7 maja 2004 roku) do dnia zakończenia niniejszej kontroli Prezydent Miasta wykonywał określone w art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) zadanie zarządzania drogami publicznymi położonymi na terenie Miasta w sposób bezpośredni, bez pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem dróg. Do zadań Prezydenta Miasta należało także – stosownie do art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) - zarządzanie ruchem na drogach publicznych położonych w Mieście.

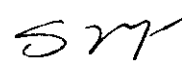
[Dowód: akta kontroli str. 1]

W okresie od dnia 7 maja 2004 roku do zakończenia niniejszej kontroli nadzorowanie prac w zakresie stanu dróg i ulic w mieście, a także sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad Wydziałem Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji (zwanym dalej „Wydziałem IKI”) należało do zadań Zastępcy Prezydenta Miasta, Pana Franciszka Piksy.

Do zadań Wydziału IKI należały natomiast, między innymi:

- remonty, przebudowy i modernizacje dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie Miasta oraz przepustów, kładek dla pieszych, tuneli, mostów i wiaduktów drogowych, a także prowadzenie okresowych kontroli stanu technicznego nawierzchni dróg, przepustów, mostów i wiaduktów,
- zarządzanie ruchem na drogach publicznych, w tym: prowadzenie spraw związanych z inżynierią oraz bezpieczeństwem ruchu na terenie Miasta oraz współpraca z organami właściwymi z zakresu organizacji i bezpieczeństwa ruchu,
- wykonywanie zadań z zakresu oznakowania dróg, w tym remont i utrzymanie oznakowania dróg oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,

Stwierdzam, że
kserokopli z oryginału
24.01.2008
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
WYDZIAŁU WEWNĘTRZNEGO
Agnieszka Marszałek


2


- planowanie, projektowanie rozwoju sieci drogowej oraz budowy, przebudowy i modernizacji istniejącego układu drogowego.

Do zakresu czynności Pani Marii Pilarskiej, Naczelnika Wydziału IKI, należały, w okresie od zakończenia poprzedniej kontroli NIK, między innymi: nadzór w zakresie utrzymania dróg i obiektów infrastruktury drogowej w zakresie eksploatacji, remontów i inwestycji; prowadzenie inwestycji, modernizacji i kapitalnych remontów dróg i skrzyżowań; prowadzenie okresowych kontroli stanu dróg; współpraca z właścicielami i zarządcami przejazdów kolejowych; nadzór nad organizacją ruchu w Mieście; prowadzenie spraw związanych z inżynierią ruchu i oznakowaniem Miasta. Na podstawie upoważnienia Prezydenta Miasta z dnia 28 listopada 2002 roku Pani Maria Pilarska posiadała upoważnienie do załatwiania spraw związanych z zarządem drogami miejskimi, powiatowymi i wojewódzkimi na terenie Miasta, w tym do wydawania decyzji administracyjnych w imieniu Prezydenta.

Do zadań J.K., inspektora nadzoru w Referacie Remontów i Inwestycji Wydziału IKI, należał natomiast, między innymi, nadzór nad stanem technicznym przejazdów kolejowych, a do obowiązków M.S., inspektora w Referacie Planowania i Rozliczeń Wydziału IKI – m.in. prowadzenie spraw związanych z inżynierią i oznakowaniem Miasta oraz nadzór nad organizacją ruchu w Mieście.

[Dowód: akta kontroli str. 9-20]

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2006 roku sieć dróg publicznych położonych w granicach administracyjnych Miasta liczyła łącznie 341,6 km, z czego 18,9 km liczyły drogi wojewódzkie, 87,7 km – drogi powiatowe, a 235,0 km – drogi gminne.

[Dowód: akta kontroli str. 21-26]

Projekt organizacji ruchu dla dróg publicznych na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój (w wersji przygotowanej przez Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe „INKOM” S.C. z Katowic) został zatwierdzony w dniu 25 kwietnia 2003 roku przez działającą z upoważnienia Prezydenta Miasta Panią Marię Pilarską, Naczelnika Wydziału IKI. Decyzją z dnia 16 września 2005 roku Naczelnik Wydziału IKI, działając z upoważnienia Prezydenta, wprowadziła do ww. projektu zmianę polegającą na całkowitej likwidacji oznakowania przejazdów w ul. Chlebowej, ul. Przemysłowej, ul. Kołłątaja i w ulicy łączącej ul. Pszczyńską i ul. Północną (w związku z likwidacją przejazdów w ciągu tych ulic). Projekt organizacji ruchu drogowego obejmował wszystkie drogi, w ciągu których znajdowały się skrzyżowania dróg publicznych z liniami kolejowymi.

[Dowód: akta kontroli str. 27-28]

Stwierdzam zgodność
kserokopii z oryginałem
24.01.2008
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
AUDYTU WEWNĘTRZNEGO
Agnieszka Marszałek
(data i podpis)

3
SM-

2. Weryfikacja informacji o wykonaniu wniosków pokontrolnych NIK

Jako potwierdzenie przeprowadzonych w 2004 roku remontów nawierzchni dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi (o których mowa w ww. piśmie z dnia 25 czerwca 2004 roku) kontrolerowi przedłożono:

- protokół odbioru remontu częściowego ul. Reja z dnia 27 maja 2004 roku (w którym odnotowano, że przedmiotem prac były wyboje o łącznej powierzchni 1.193,1 m²) wraz z fakturą za ten remont na kwotę 53,4 tys. zł brutto;
- protokół odbioru remontu częściowego ul. Gagarina z dnia 31 maja 2004 roku (w którym odnotowano, że przedmiotem prac były wyboje o łącznej powierzchni 562,7 m²) wraz z fakturą za ten remont na kwotę 25,2 tys. zł brutto;
- protokół odbioru remontu częściowego ul. Powstańców, ul. Szybowej i ul. Okopowej z dnia 8 czerwca 2004 roku (w którym odnotowano, że przedmiotem prac były wyboje o łącznej powierzchni 1.015,2 m², w tym na ul. Szybowej o powierzchni 246,8 m²) wraz z fakturą za ten remont na łączną kwotę 45,5 tys. zł brutto;
- protokół odbioru remontu częściowego nawierzchni asfaltowej 10 ulic, w tym ul. Chlebowej, z dnia 25 sierpnia 2004 roku (w którym odnotowano, że przedmiotem prac były nawierzchnie o łącznej powierzchni 2.229,6 m², w tym 289,6 m² w ul. Chlebowej) wraz z fakturą za ten remont na kwotę 99,9 tys. zł brutto.

[Dowód: akta kontroli str. 9-10]

Jako potwierdzenie ustawienia brakujących znaków drogowych oraz odnowienia oznakowania poziomego ulic na terenie Miasta (tj. pozostałych czynności, o których mowa w ww. piśmie) kontrolerowi przedłożono:

- protokół odbioru wykonania oznakowania poziomego cienkowarstwowego dróg gminnych na terenie Miasta oraz protokół odbioru wykonania oznakowania poziomego cienkowarstwowego dróg powiatowych na terenie Miasta (oba protokoły z dnia 30 czerwca 2004 roku) [łączna kwota kosztorysowa netto: 84,2 tys. zł];
- protokół odbioru końcowego robót – wykonania oznakowania poziomego na terenie Miasta z dnia 14 października 2004 roku, w którym odnotowano, że prace te były realizowane od 22 czerwca do 18 października 2004 roku, całkowita ilość wykonanego oznakowania poziomego wyniosła 16,1 tys. m², a całkowity koszt zadania - 202,3 tys. zł brutto;
- protokół odbioru wykonanego oznakowania pionowego dróg gminnych, w tym między innymi montażu w dniu 14 czerwca 2004 roku tarczy znaku G-1c na ul. Długiej oraz znaku G-3 na ul. Przemysłowej, wraz z fakturą za te prace na łączną kwotę 13,9 tys. zł.

NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI

Stwierdzam zgodność z oryginałem

24.09.2008 Agnieszka Marszałek

(data i podpis)

[Podpis]
4
[Podpis]

[Dowód: akta kontroli str. 45-54]

3. Stan skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi na terenie Miasta

Wg stanu na dzień 17 stycznia 2008 roku na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój znajdowało się 39 skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi, w tym 28 skrzyżowań dwupoziomych (przy czym w 8 przypadkach właścicielem wiaduktów położonych w ciągach tych dróg było Miasto, a w 20 przypadkach – inne podmioty) oraz 11 skrzyżowań w jednym poziomie (w tym 9 przejazdów oraz 2 przejścia).

[Dowód: akta kontroli str. 29]

Od zakończenia kontroli przeprowadzonej przez NIK w 2004 roku faktycznie zlikwidowano następujące 4 przejazdy oraz 1 przejście¹:

- 1) przejazd w ciągu ulicy łączącej ul. Pszczyńską i ul. Północną
- 2) przejazd w ciągu ul. Przemysłowej
- 3) przejazd w ciągu ul. Kołłątaja
- 4) przejazd w ciągu ul. Żwirowej
- 5) przejście w ciągu ul. Biadoszek.

[Dowód: akta kontroli str. 28, 30-34]

Na wszystkich ww. przejazdach zdemontowano tory kolejowe i usunięto pionowe znaki drogowe. Na jezdni drogi prowadzącej przez miejsce zlikwidowanego przejazdu wymienionego w pkt. 1 znajdowało się dobrze widoczne oznakowanie poziome (linia podwójna ciągła; P-4), a na drogach prowadzących przez pozostałe zlikwidowane przejazdy znaków drogowych poziomych nie było. Nawierzchnia dróg dojazdowych do zlikwidowanych przejazdów była równa, pozbawiona pęknięć, ubytków i wykruszeń.

Organizacja ruchu drogowego i oznakowanie miejsc, w których znajdowały się zlikwidowane przejazdy w ciągu ulicy łączącej ul. Pszczyńską i ul. Północną, a także w ciągu ul. Przemysłowej oraz w ciągu ul. Kołłątaja, były zgodne z obowiązującym projektem organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta. Projekt ten przewidywał natomiast w ciągu ul. Żwirowej, w miejscu zlikwidowanego przejazdu, następujące znaki drogowe: B-20 (po obu stronach zlikwidowanego przejazdu), G-3 (po jednej stronie) oraz G-1a (po jednej stronie) i G-1b (po obu stronach).

¹ Przejazd w ciągu ul. Żwirowej formalnie nie został zlikwidowany (brak stosownej decyzji PKP). Przejazd w ciągu ul. Chlebowej został zlikwidowany formalnie, ale nie faktycznie (nie zdemontowano torów kolejowych ani innych obiektów infrastruktury kolejowej).

NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
Stwierdzam zgodność
kserokopii z oryginałem
04.01.2008 Agnieszka Marszałek
(data i podpis)

5
SRR

Na przejściu w ciągu ul. Biadoszek tor kolejowy należący do PKP był zdemonstowany całkowicie, natomiast tor należący do KWK „Moszczenica” – zdemonstowany częściowo (w tym w miejscu przejścia), a w części niezdemontowanej – porośnięty roślinnością. Z jednej strony tego toru pozostała 1 rogatka stale zamknięta.

[Dowód: akta kontroli str. 27-28, 30-44]

Wyjaśniając, dlaczego w związku z likwidacją przejazdu w ul. Żwirowej nie zmieniono projektu organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta (zgodnie z obowiązującym projektem przed miejscem, w którym znajdował się ww. przejazd, powinny znajdować się ww. znaki drogowe), Pani Maria Pilarska, Naczelnik Wydziału IKI, podała, że „ul. Żwirowa jest drogą gruntową. Linia kolejowa nr 170 nie posiada decyzji o likwidacji, chociaż tory są zdemonstowane, a ruch pociągów się nie odbywa. Jednocześnie brak jest informacji od PKP o likwidacji torów. Ustawianie nowych znaków jest bezprzedmiotowe. Dla linii nr 170 Miasto stara się o jednoznaczną decyzję PKP: albo przywrócenie ruchu kolejowego, albo likwidacja i demontaż obiektów”.

[Dowód: akta kontroli str. 45-54]

Kontroli poddano również prawidłowość, stan techniczny i widoczność oznakowania poziomego i pionowego przy dojazdach do 11 istniejących, niżej wymienionych skrzyżowań dróg publicznych z liniami kolejowymi (w tym 9 przejazdów i 2 przejść), a także stan techniczny dróg dojazdowych do tych skrzyżowań:

1. Przejazd w ul. Chlebowej (kategoria D - przejazd użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej [stosownie do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie {Dz. U. Nr 33, poz. 144 z późn. zm.}])
2. Przejazd w ul. Komuny Paryskiej (kategoria D)
3. Przejazd w ul. Świerczewskiego (kategoria A - przejazd użytku publicznego z rogatkami lub przejazd użytku publicznego bez rogatek, na którym ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych)
4. Przejazd w ul. Dębina (kategoria D)
5. Przejazd w ul. Gagarina (kategoria A)
6. Przejazd w ul. Reja (kategoria A)
7. Przejazd w ul. Długiej (kategoria A)
8. Przejazd w ul. Szybowej [km 4,801] (kategoria A)

Stwierdzam zgodność
kserokopii z oryginałem
2008
Agneszka Marszałek
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
AUDYTU WEWNĘTRZNEGO

6
SN

9. Przejazd w ul. Szybowej [km 5,659] (kategoria A)
10. Przejście przy ul. Północnej (kategoria E – przejście użytku publicznego)
11. Przejście przy ul. Granicznej (kategoria E)

Ustalono, że linie kolejowe przebiegające w miejscach przejazdów wymienionych w pkt. 1 i 2 oraz przejść wymienionych w pkt. 10 i 11 były nieczynne, a tory kolejowe – nieużytkowane².

Linie kolejowe przebiegające w miejscach pozostałych przejazdów były czynne, a tory – użytkowane. Przejazdy wymienione w pkt. 3 oraz 5-9 (wszystkie przejazdy posiadające kategorię A) były zabezpieczone rogatekami obsługiwanymi przez czynne posterunki dróżników.

W toku kontroli ww. przejazdów i przejść stwierdzono następujące nieprawidłowości i uchybienia:

- a) przed przejazdem w ul. Komuny Paryskiej od strony północnej brakowało przewidzianych w obowiązującym projekcie organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta znaków drogowych A-10 (przejazd kolejowy bez zapór) oraz G-1b (słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczony po prawej stronie jezdni) i G-1c (słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczony po prawej stronie jezdni).

Wyjaśniając przyczyny braku ww. znaków przed ww. przejazdem, Pani Maria Pilarska, Naczelnik Wydziału IKI, podała, że *„znaki drogowe zostały ukradzione przez złodziei. Ponieważ linia kolejowa nr 159 została zlikwidowana decyzją Ministra Infrastruktury, to po otrzymaniu informacji od PKP o jej technicznej likwidacji, zostanie zmieniona organizacja ruchu, a oznakowanie zostanie w całości usunięte”*.

- b) przed przejazdem w ul. Dębina od strony północnej brakowało przewidzianego w obowiązującym projekcie organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta znaku drogowego G-1b (słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczony po prawej stronie jezdni), a przy drodze widoczna była dziura w miejscu, w którym znak ten powinien się znajdować.

Wyjaśniając przyczyny braku ww. znaku przed ww. przejazdem, Naczelnik Wydziału IKI podała, że znak ten *„został prawdopodobnie ukradziony przez złodziei złomu. Nowy znak zostanie ustawiony w terenie w terminie do 2 miesięcy”*.

² W piśmie Zakładu Logistyki Materiałowej Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. (JSW) do Urzędu z dnia 11 stycznia 2008 roku podano, między innymi, że należący do JSW tor kolejowy, przebiegający przez ul. Chlebową, jest całkowicie wyłączony z użytkowania i przeznaczony do rozbiórki w II połowie 2008 roku, a także, iż na wniosek mieszkańców w trakcie likwidacji tego toru usunięto oznakowanie tego przejazdu.

Stwierdzam zgodność
kserokopii z oryginałem
24.01.2008
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
AGNIESZKA MARSZATEK

[Signature]
STR

- c) znak drogowy G-1c (słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczony po prawej stronie jezdni), znajdujący się na dojeździe od strony wschodniej do przejazdu w ul. Szybowej (km 5,659), pozbawiony był zewnętrznej, czerwonej opaski na 3 z 4 krawędzi tarczy.

Wyjaśniając przyczyny powyższego uszkodzenia znaku, Naczelnik Wydziału IKI podała, że znak ten „został zniszczony przez wandalów. W I kwartale 2008 r. na ul. Szybowej i Długiej zostaną wymienione stare znaki na nowe”.

- d) niewidoczne było oznakowanie poziome na dojeździe do przejazdu w ul. Dębina (jezdni drogi dojazdowej do przejazdu z obu stron pokryta była wilgotnym mułem), podczas gdy obowiązujący projekt organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta przewidywał takie oznakowanie dla drogi dojazdowej od ul. Pszczyńskiej (linia pojedyncza ciągła; przerywana na skrzyżowaniu z drogą boczną).

Wyjaśniając przyczyny powyższego uchybienia, Naczelnik Wydziału IKI podała, że „oznakowanie poziome na ul. Dębina na dojeździe do przejazdu jest niewidoczne z powodu zanieczyszczenia jezdni przez pojazdy ciężarowe wywożące muł i kamień dołowy z KWK 'Zofiówka'. Oznakowanie poziome na terenie Miasta, w tym również na przedmiotowym odcinku, jest regularnie, co roku odnawiane. Również w tym roku w miesiącach czerwiec – lipiec na ul. Dębina zostanie odnowione oznakowanie poziome”.

- e) fragmenty dróg dojazdowych do niżej wymienionych przejazdów znajdowały się w złym stanie technicznym:

- na dojeździe do przejazdu w ul. Gagarina znajdowały się drobne pęknięcia, ubytki i wykruszenia nawierzchni asfaltowej z obu stron przejazdu (od strony wschodniej na prawym pasie jezdni na odcinku ok. 5 m, a od strony centrum Miasta – na lewym pasie jezdni na odcinku ok. 2 m) [zły stan techniczny na dojeździe do tego przejazdu stwierdzono także w trakcie kontroli przeprowadzonej w 2004 roku];
- na dojeździe do przejazdu w ul. Długiej znajdowały się pęknięcia i wykruszenia nawierzchni asfaltowej z obu stron przejazdu (od strony południowej – drobne na odcinku o długości 1 m; od strony północnej – większe na powierzchni ok. 10 m²);
- na dojeździe do przejazdu w ul. Szybowej (km 4,801) od strony północnej znajdowały się pęknięcia nawierzchni asfaltowej na odcinku o długości ok. 10 m oraz 1 drobne wykruszenie w nawierzchni, natomiast przy dojeździe do przejazdu od strony południowej (ok. 30 m od przejazdu) - nierówności na odcinku ok. 5 m z ubytkami w nawierzchni asfaltowej o głębokości do kilku cm [zły stan techniczny na dojeździe do tego przejazdu stwierdzono także w trakcie kontroli przeprowadzonej w 2004 roku];

Stwierdzam, że
kserokopii z oryginału
24.01.2008
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
AGNIESZKA MARSZĄTEK

8
377

- przy dojeździe do przejazdu w ul. Szybowej (km 5,659) od strony wschodniej znajdowały się drobne pęknięcia nawierzchni asfaltowej na odcinku o długości ok. 5 m, natomiast przy dojeździe do tego przejazdu od strony zachodniej - pęknięcia, ubytki i wykruszenia (o głębokości do kilku cm) nawierzchni na odcinku ok. 15 m od przejazdu.

Wyjaśniając przyczyny złego stanu technicznego fragmentów dróg dojazdowych do ww. przejazdów, Pani Maria Pilarska, Naczelnik Wydziału IKI, podała, że „*ul. Długa i ul. Szybowa posiadają słabą podbudowę z hałdy lub kamienia dołowego, która uniemożliwia utrzymanie prawidłowej nośności drogi. W następstwie tego powstają uszkodzenia w nawierzchni asfaltowej. Całkowita likwidacja wymagałaby kompleksowego remontu drogi łącznie z wymianą podbudowy, jednakże w budżecie Miasta obecnie nie ma środków finansowych na wykonanie tak kosztownego remontu. Dlatego co roku nawierzchnia tych dróg, również w rejonach przejazdów kolejowych, jest remontowana w ramach remontów cząstkowych nawierzchni asfaltowych. Obecnie trwa okres zimowy i warunki atmosferyczne tzn. niskie temperatury i opady doprowadzają do uszkodzeń w nawierzchni asfaltowej. Jednakże w ciągu całego roku drogi są monitorowane i uszkodzenia na bieżąco usuwane. Stan tych dróg może nie jest idealny, ale nie stwarza zagrożenia dla ruchu. Miasto nie planuje w najbliższym roku przebudowy ul. Szybowej i ul. Długiej, gdyż są to drogi lokalne o małej intensywności ruchu. Przejazd kolejowy na ul. Gagarina zlokalizowany jest na obszarze występowania szkód górniczych wywołanych wpływami eksploatacji górniczej. Stąd występujące spękania w nawierzchni, które nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Również ta droga jest na bieżąco monitorowana i usuwane są ubytki w nawierzchni, w zależności od miejsca występowania, ze środków finansowych Miasta lub Kopalni*”.

Ustalono również, iż pozostałe pionowe znaki drogowe rozmieszczone były zgodnie z obowiązującym projektem organizacji ruchu drogowego na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój. Były one ponadto dobrze widoczne i w dobrym stanie technicznym. Poziome znaki drogowe znajdowały się na drogach dojazdowych do przejazdów wymienionych w pkt. 3 i 5 (P-4 - linia podwójna ciągła). Drogi dojazdowe do pozostałych przejazdów nie były oznakowane znakami drogowymi poziomymi.

Stan nawierzchni asfaltowej na dojazdach do przejazdów, poza fragmentami wyżej wymienionych dróg dojazdowych, był dobry (bez nierówności, pęknięć, ubytków i wykruszeń). Stan nawierzchni asfaltowej, kostki brukowej i płyt pomiędzy rogatkami lub – w przypadku braku rogatek – na obszarze zarządzanym przez kolej (stosownie do art. 28 ust. 1 ustawy o drogach publicznych) był – z jednym wyjątkiem - dobry (bez większych nierówności, ubytków i wy-

Stwierdzam zgodność z oryginałem
kserokopii z oryginału
24.01.2008
(data i podpis)
NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
FINANSOWO-GOSPODARSTWA
MARSZAŁEK

9

SM

kruszeń). Wyjątek ten polegał na tym, iż pomiędzy płytami drogowymi, ułożonymi w torowisku w miejscu przejazdu w ul. Szybowej (km 4,801), znajdowały się (w ciągu ulicy) 2 niewypełnione wnęki o powierzchni: ok. 0,1 m² każda.

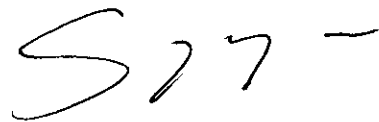
[Dowód: akta kontroli str. 30-56]

Kontroler poinformował Prezydenta Miasta o przysługującym mu prawie:

- zgłoszenia przed podpisaniem niniejszego protokołu kontroli, w terminie 14 dni od jego otrzymania, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń 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; w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, termin 7 dni biegnie od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozpatrzenia (art. 57 ust. 1-2 ustawy o NIK);
- 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).

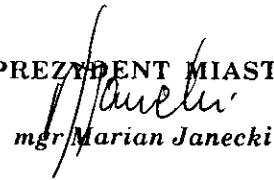
Przeprowadzenie kontroli odnotowano w „Książce kontroli” pod pozycją 1/2008.

Jastrzębie Zdrój, 21 stycznia 2008 r.



Maciej Szymura
Specjalista k.p.
Delegatura NIK w Katowicach

PREZYDENT MIASTA



mgr Marian Janecki

Jastrzębie Zdrój, 24 stycznia 2008 r.

Prezydent Miasta Jastrzębie Zdrój

W dniu 21 stycznia 2008 roku jeden egzemplarz niniejszego protokołu kontroli doręczono Prezydentowi Miasta.

[Dowód: akta kontroli str. 57]

NACZELNIK WYDZIAŁU KONTROLI
Stwierdzam zgodność
kserokopii z oryginałem
04.01.2008
(data i podpis)
Agneszka Marszałek