



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.009.04.2016  
P/16/029

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

|                                     |                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Numer i tytuł kontroli              | P/16/029 – Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.                                                                      |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.                                                                                                      |
| Kontroler                           | Wiesław Kaszak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/8/2016 z dnia 18.04.2016 r.<br>(dowód: akta kontroli str. 1-2) |
| Jednostka kontrolowana              | Urząd Gminy w Stargardzie, ul. Rynek Staromiejski 5, 73-110 Stargard <sup>1</sup> .                                                                   |
| Kierownik jednostki kontrolowanej   | Kazimierz Szarżanowicz, Wójt Gminy Stargard od 9 grudnia 2014 r. <sup>2</sup><br>(dowód: akta kontroli str. 3-5)                                      |

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>3</sup>, działalność Wójta, jako zarządcy dróg, w zakresie utrzymania w latach 2015-2016 (I kwartał)<sup>4</sup> infrastruktury dojazdowej do przejazdów kolejowych.

Zarządca dróg gminnych i wewnętrznych, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowo-drogowe nie zapewnił ich prawidłowego oznakowania, a drogi dojazdowe do tych przejazdów utrzymywał w niewłaściwym stanie.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- braku przeprowadzania okresowych rocznych kontroli stanu technicznego oraz pięcioletnich kontroli przydatności do użytkowania 6 dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>5</sup>,
- nieposiadania zatwierdzonego projektu organizacji ruchu na drogach gminnych, czym nie realizowano zadań określonych przepisem § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>6</sup>,
- niewłaściwego utrzymania stanu nawierzchni dróg dojazdowych wszystkich 6 przejazdów kolejowo-drogowych, niezgodnego z przepisami art. 8 ust. 2 oraz art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>7</sup>,
- niezapewnienia właściwego oznakowania 6 dróg dojazdowych do skrzyżowań kolejowo-drogowych zgodnego z warunkami zawartymi w załączniku nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa

<sup>1</sup> Dalej: Urząd.

<sup>2</sup> Dalej: Wójt lub Zarządca.

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

<sup>4</sup> Okres objęty kontrolą obejmował lata 2015-2016 (I półrocze). Dane statystyczne dotyczyły okresu 2011-2015 r.

<sup>5</sup> Dz.U. z 2016 r. poz. 290. Dalej: Prawo budowlane.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2003 r., Nr 177, poz. 1729. Dalej: rozporządzenie ws. warunków zarządzania ruchem.

<sup>7</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 460 ze zm. Dalej: ustawa o drogach.

ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>8</sup> oraz usytuowania urządzeń optycznego prowadzenia ruchu wymaganego przepisami § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie<sup>9</sup>,

- niezapewnienia prawidłowej widoczności na 5 z 6 przejazdów kolejowo-drogowych wymaganej przepisami § 16 oraz przepisami załącznika nr 3 rozporządzenia ws. skrzyżowań,
- nieprzeprowadzania pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowo - drogowych wymaganych przepisami § 14 rozporządzenia ws. skrzyżowań.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu  
faktycznego

#### 1. Wykonywanie zadań dotyczących utrzymania infrastruktury dojazdowej do przejazdów kolejowych.

1.1. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu planowanie oraz nadzór nad realizacją zadań dotyczących utrzymania, budowy i modernizacji dróg gminnych, należało do Referatu Gospodarki Komunalnej i Inwestycji<sup>10</sup>. Ponadto do zadań Referatu przypisano: przygotowywanie projektów rozstrzygnięć dotyczących zaliczenia dróg do poszczególnych kategorii, zarządzanie drogami gminnymi, prowadzenie ewidencji dróg gminnych, współpracowanie z zarządami dróg powiatowych, wojewódzkich w zakresie dotyczącym utrzymania i modernizacji dróg i chodników na odcinkach przebiegających przez gminę, organizowanie ruchu drogowego na drogach gminnych oraz prowadzenie spraw dotyczących porządku i bezpieczeństwa na drogach, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, dokonywanie przeglądów gwarancyjnych i pogwarancyjnych gminnych obiektów budowlanych i infrastruktury, zlecanie i nadzorowanie przeprowadzania okresowej kontroli obiektów budowlanych, których właścicielem jest gmina, planowanie środków finansowych na pokrycie kosztów związanych z przeprowadzaniem okresowej kontroli obiektów budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 6-12)

Do zakresu czynności kierownika Referatu należało m.in. przygotowywanie spraw związanych z opracowywaniem wieloletnich programów inwestycyjnych przy uwzględnieniu planu zagospodarowania przestrzennego Gminy i lokalnych potrzeb społecznych.

(dowód: akta kontroli str. 16-17)

W ewidencji dróg Gminy w zakresie ruchu drogowego znajdowało się 6 przejazdów w skrzyżowaniach z liniami kolejowymi.

Rada Gminy Stargard Szczeciński<sup>11</sup>, uchwałą z dnia 28 września 2012 r. w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg gminnych, zaliczyła m.in., 2 drogi, w których zlokalizowane były przejazdy kolejowo – drogowe do kategorii dróg gminnych, a 4 - do kategorii dróg wewnętrznych<sup>12</sup>. Dla ww. 2 dróg gminnych, Urząd prowadził książkę drogi. Dla 4 dróg wewnętrznych, w ciągu których zlokalizowano przejazdy drogowo-kolejowe, brak było takiej dokumentacji. Przejazdy te zlokalizowano na

<sup>8</sup> Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. Dalej: rozporządzenie ws. znaków drogowych.

<sup>9</sup> Dz.U. poz. 1744. Dalej: rozporządzenie ws. skrzyżowań.

<sup>10</sup> Dalej: Referat.

<sup>11</sup> Dalej: Rada.

<sup>12</sup> 1) w miejscowości Ulikowo ((trasa Trąbki-Stargard), 2) w miejscowości Witkowo Pyrzyckie (trasa kolejowa: Poznań-Szczecin), 3) w miejscowości Witkowo Pyrzyckie (Agrofirma) trasa kolejowa: Poznań-Szczecin.

gminnych drogach wewnętrznych w Ulikowie (Stacja), w drodze z Ulikowa do Gogolewa, w Witkowie I i Witkowie II.

(dowód: akta kontroli str. 18-26, 128-132)

1.2. Wójt dysponował dokumentacją 2 dróg publicznych gminnych, w których zlokalizowano przejazdy kolejowo – drogowe (Stargard - Strachocin nr 490012Z i droga Lubowo – Grzędzice – Lipnik nr 490015Z).

1) Dokumentacja drogi nr 490012Z zawierała książkę drogi składającą się z:

- wykazu osób upoważnionych do dokonywania wpisów (2 wpisy z 2008 r.),
- wykazu opracowań projektowych dotyczących odcinka drogi (brak wpisów),
- zestawienia zbiorczego danych technicznych odcinka drogi (1. wpis z 2008 r.),
- wykazu dzienników objazdu drogi – kontroli stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi. W dzienniku (1/2008) wpisy z lat 2013-2016 o zauważonych usterkach, brakach i uszkodzeniach oraz ich lokalizacji,
- wykazu protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej (brak wpisów),
- wykazu protokołów odbioru robót remontowych i modernizacyjnych odcinka drogi (budowa, przebudowa – remont - brak wpisów),
- wykazu protokołów katastrof odcinka drogi (brak wpisów),
- szczegółowych danych technicznych charakteryzujących odcinek drogi (wpisy odnośnie parametrów technicznych, zagospodarowania, wyposażenia technicznego drogi), brak wpisów w pozycji rysunki przekrojów charakterystycznych drogi oraz schemat skrzyżowań z drogami i danych charakterystycznych skrzyżowań.

Wpisy o szczegółowych danych i wyposażeniu technicznym oraz skrzyżowaniach drogi nie zawierały danych dotyczących odcinka, w którym zlokalizowano przejazd kolejowo – drogowy.

(dowód: akta kontroli str. 57-81)

Przejazd ten nie był ujęty w tzw. metryce drogi (stałej organizacji ruchu) z października 2008 r. zatwierdzonej przez Starostę Stargardzkiego decyzją z 12.11.2008 r.<sup>13</sup>. Książka drogi oraz metryka obejmowały odcinek drogi ze Stargardu do Strachocina i nie obejmowały odcinka drogi w Strachocinie do przejazdu kolejowo-drogowego.

Brak było okresowych rocznych oraz pięcioletnich kontroli przydatności do użytkowania obiektu inżynierskiego (drogi dojazdowej do przejazdu kolejowo-drogowego) w Strachocinie.

(dowód: akta kontroli str. 82-89, 126-127)

2) Dokumentacja drogi nr 490015Z zawierała:

- protokół przekazania drogi z dnia 31.12.2010 r., w tym książka drogi nr 20/2008 wystawiona przez Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim, dokumentacja obiektów mostowych (wykaz wydanych decyzji administracyjnych dotyczących przekazanej drogi),
- księgi objazdów drogi, w tym dziennik objazdu – wpisy z lat 2013-2015, z uwagami odnośnie stanu technicznego drogi, z zaleceniami pokontrolnymi i terminem realizacji wniosków,
- książkę drogi składającą się z: wykazu osób upoważnionych do dokonywania wpisów (jeden wpis z 2013 r.), wykazu dzienników objazdów dróg – kontrola stanu technicznej sprawności odcinka drogi (jeden wpis z 2010 r.), wykazu protokołów okresowych kontroli stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi (wpisy z lat 2008-2015: wpis z 17.06.2014 r. – *droga w aktualnym stanie technicznym*,

<sup>13</sup> ZK.1.Rd.5420/221/08.

*nadaje się do dalszej eksploatacji bez ograniczeń, prowadzić stałą kontrolę nawierzchni w miarę zaistniałych potrzeb wykonywać remont częściowy nawierzchni. Rozważyć możliwość wykonania ścinki poboczy, wpis z 14.05.2015 r.: prowadzić stałą kontrolę nawierzchni, w miarę zaistniałych potrzeb wykonywać remont częściowy nawierzchni, rozważyć możliwość wykonania ścinki poboczy, rozważyć remont drogi na całym odcinku, przeanalizować wycinkę pojedynczego drzewa rosnącego na łuku zewnętrznym przy wyjeździe z Grzędzic w stronę Żarowa, oczyścić pobocze drogi z kamieni,*

- dane techniczne charakteryzujące odcinki drogi - wpisy z 2008 r. dotyczące parametrów technicznych odcinka drogi, zestawienie zbiorcze danych technicznych odcinka drogi (wpisy z 2007 r.) oraz metryka drogi (stała organizacja ruchu) z wyszczególnionym przejazdem kolejowo-drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 90 – 96; 97-112, 124-125)

Wójt dysponował wykazem protokołów z okresowych kontroli – przeglądu rocznego stanu technicznego i wartości użytkowej drogi gminnej Lubowo-Grzędzice-Lipnik - przeprowadzonych corocznie w latach 2013-2015. Każdy z protokołów zawierał zapis: *droga w aktualnym stanie technicznym kwalifikuje się do użytkowania bez ograniczeń*. Ww. przeglądy okresowe wykonała osoba uprawniona do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej.

Brak było przeglądów rocznych i rozszerzonych pięcioletnich dróg dojazdowych do przejazdu kolejowo-drogowego w Grzędzicach.

(dowód: akta kontroli str. 113-123)

Wójt nie dysponował przeglądami rocznymi i rozszerzonymi pięcioletnimi 4 obiektów inżynierskich (dojazdy do przejazdów kolejowo-drogowych) zlokalizowanych na 4 drogach wewnętrznych w Gminie.

(dowód: akta kontroli str. 221)

**1.3.** W okresie objętym kontrolą plany finansowe Gminy zostały przyjęte przez Radę uchwałą w sprawie uchwalenia budżetu Gminy Stargard Szczeciński na rok 2015<sup>14</sup> oraz uchwałą w sprawie uchwalenia budżetu Gminy Stargard w rok 2016.<sup>15</sup> W dziale 600 „Transport i Łączność” Gmina zaplanowała wydatki budżetowe w 2015 r. w wysokości 2.269,6 tys. zł, z tego wydatki bieżące 1.556,6 tys. zł oraz wydatki majątkowe 713,0 tys. zł. Na drogi publiczne gminne zaplanowano łącznie 914,1 tys. zł, z tego 526,1 tys. zł wydatki bieżące i 388,0 tys. zł wydatki majątkowe (rozdział 60016). Na drogi wewnętrzne zaplanowano łącznie 404,5 tys. zł, z tego 199,5 tys. zł wydatki bieżące i 205 tys. zł wydatki majątkowe (rozdział 60017).

(dowód: akta kontroli str. 35-46)

W 2015 r. wydatki na drogi publiczne gminne wykonane zostały na kwotę 764,0 tys. zł (83% planowanych wydatków po zmianach - 816,6 tys. zł). Wydatki bieżące objęły m.in. remonty częściowe i awaryjne dróg o nawierzchniach asfaltowych, wycinkę i pielęgnację drzew i krzewów przy drogach, znaki drogowe. Wydatki majątkowe objęły m.in. wydatki na koncepcję przebudowy drogi gminnej nr 490015Z, dokumentację projektową – chodnik w Strachocinie.

Wydatki na drogi wewnętrzne zostały wykonane na kwotę 685,4 tys. zł (75% planowanych wydatków po zmianach 914,6 tys. zł). Objęły m.in. zakup materiałów do remontu oraz paliwa do wykaszania dróg, remonty dróg wewnętrznych, zakup i transport żużla do naprawy tych dróg, znaki drogowe, wycinka i pielęgnacja drzew i krzewów przy drogach. Wydatki na drogi w 2015 r. nie objęły dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 52-56)

<sup>14</sup> Uchwała nr III/6/14 z dnia 30 grudnia 2014 r.

<sup>15</sup> Uchwała nr XIII/89/15 z dnia 30 grudnia 2015 r.

W 2016 r. Gmina zaplanowała wydatki w wysokości 2.071,1 tys. zł, z tego m.in. wydatki na drogi publiczne gminne 812,1 tys. zł (rozdział 60016) oraz na drogi wewnętrzne w wysokości 260,1 tys. zł (rozdział 60017). Wydatki bieżące na drogi publiczne gminne zaplanowano w wysokości 764,9 tys. zł, a wydatki majątkowe w wysokości 47,3 tys. zł. Wydatki bieżące na drogi wewnętrzne zaplanowano w wysokości 212,1 tys. zł, a na wydatki majątkowe w wysokości 48,0 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 30-34)

Zaplanowane wydatki bieżące na drogi gminne objęły m.in. remonty cząstkowe dróg, zakup żużla i materiałów budowlanych do drobnych remontów dróg, bezpieczeństwo na drogach w tym znaki drogowe, wycinka drzew i krzewów w pasach drogowych, wykonanie projektu stałej organizacji ruchu. Wydatki majątkowe na drogach gminnych objęły m.in. wydatki na zakupy inwestycyjne związane z wykupem lub przejęciem gruntów pod drogi gminne. Wydatki bieżące na drogi wewnętrzne objęły wycinkę drzew i krzewów w pasach dróg, instalację znaków drogowych oraz wykonanie projektu stałej organizacji ruchu. Wydatki majątkowe objęły m.in. wydatki związane z wykupem lub przejęciem gruntów pod drogi oraz przebudowę drogi w Ulikowie. Zaplanowane wydatki w 2016 r. nie objęły dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 30-34)

Wójt wyjaśnił, że (...) wydatki Gminy, ponoszone w zakresie remontów dróg gminnych i wewnętrznych, nie obejmowały odcinków dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo – drogowych z powodu braku stwierdzenia takiej konieczności. Drogi typowane do naprawy, remontowane są według ważności drogi, poziomu natężenia drogowego oraz stopnia uszkodzenia nawierzchni. W związku z dużą ilością dróg będących w zarządzie Gminy oraz ograniczonymi środkami finansowymi możliwymi do przeznaczenia na ten cel, w pierwszej kolejności skupiam się na remontach dróg gminnych publicznych pozwalających w dostatecznym stopniu na swobodne ich użytkowanie zlokalizowanych w miejscowościach oraz stanowiących główne ciągi komunikacyjne na terenie gminy. Do dróg tych należy między innymi droga w m. Grzędzice, z której ciągu usytuowany jest przejazd kolejowo – drogowy. Stan odcinków dróg dojazdowych do przejazdu kolejowo – drogowego w m. Grzędzice uważam za dobry, w związku z powyższym dodatkowe nakłady nie były konieczne. W odniesieniu do pozostałych dojazdów do przejazdów kolejowych stan techniczny tych nawierzchni oceniany był jako dostateczny. Ponadto do chwili obecnej użytkownicy tych dróg nie wnosili skarg na stan przejazdów kolejowo – drogowych, co stanowiłoby podstawy do podejmowania działań w trybie nagłym.

(dowód: akta kontroli str. 225)

1.4. W dniach od 5 do 23 maja 2016 r. biegły<sup>16</sup> przeprowadził oględziny 6 dróg dojazdowych w obszarze przejazdów kolejowo-drogowych będących we władaniu Wójta. W opiniach i sprawozdaniach z oględzin skrzyżowań biegły stwierdził m.in., że:

**Skrzyżowanie drogi gminnej nr 490012Z i drogi wewnętrznej z linią kolejową nr 202 Gdańsk Główny – Stargard w miejscowości Strachocin.**

Przejazd kolejowy kategorii „D”. Stan techniczny dróg do przejazdu kolejowego średni. Nawierzchnia dróg na tym odcinku utwardzona tłuczniem. Na odcinku dojazdowym do przejazdu od strony Stargardu koleiny oraz uskok między betonową płytą przejazdową, a nawierzchnią drogi (ubytki w nawierzchni drogi). Według

<sup>16</sup> Biegły posiadający uprawnienia w dziedzinie budownictwa – projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej, powołany w dniu 29.04.2016 r. przez Dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie, w celu zbadania stanu technicznego dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo- drogowych oraz prawidłowości ich oznakowania znakami drogowymi.

biegłego ze względu na występujące koleiny należy wykonać równanie drogi. W odległości 20 m od skrajnej szyny, na dojeździe od Strachocina po prawej stronie widoczność ograniczona przez rosnące krzewy. Dodatkowo drzewa i krzewy utrudniają widoczność przejazdu kolejowo-drogowego dla obu kierunków.

(dowód: akta kontroli str. 141-150)

#### **Skrzyżowanie drogi wewnętrznej Tychowo - Witkowo z linią kolejową nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny w miejscowości Witkowo (Witkowo I).**

Przejazd kolejowy kategorii „C”. Nawierzchnia drogi do przejazdu kolejowo-drogowego od strony Witkowa utwardzona drogowymi płytami betonowymi. Nawierzchnia drogi prowadzącej do przejazdu od strony miejscowości Tychowo z drogowych płyt betonowych oraz płyt typu YOMB. Droga dojazdowa bez odwodnienia, brak wydzielonych odrębnych ciągów pieszych. Na dojeździe w bezpośredniej bliskości płyty betonowej przejazdowej nawierzchnia tłuczniowa nierówna i zapadnięta, co spowodowało powstanie uskoku przy wjeździe na przejazd kolejowy. Od strony miejscowości Tychowo widoczność ograniczona przez krzewy rosnące z lewej strony przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 155-156)

#### **Skrzyżowanie kolejowo-drogowe drogi wewnętrznej Witkowo – Święte z linią kolejową nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny (Witkowo II).**

Przejazd kolejowo-drogowy kategorii „C”, zlokalizowany w terenie zabudowanym. Drogi prowadzące do przejazdu o nawierzchni gruntowej wzmocnionej tłuczniami. Na nawierzchni niewielkie koleiny. Końcowe odcinki dróg utwardzone betonowymi płytami drogowymi. Od strony miejscowości Witkowo droga przebiega w lekkim łuku, szczeliny pomiędzy płytami uzupełnione tłuczniami, co skutkowało zapadnięciami i uszkodzeniami krawędzi płyt przez przejeżdżające pojazdy. Spływ wód opadowych odbywał się po obu stronach przejazdu, w sposób powierzchniowy w kierunku zieleńców. Brak wydzielonych odrębnych ciągów pieszych. Piesi poruszali się jezdnią. Według biegłego należy wyrównać drogi oraz wykonać cięcia pielęgnacyjne krzewów w celu zapewnienia widoczności. Sygnalizator drogowy zlokalizowany od strony Witkowa ustawiony na niewłaściwej wysokości.

(dowód: akta kontroli str. 165-169; 170-174)

#### **Skrzyżowanie kolejowo-drogowe drogi wewnętrznej w rejonie Ulikowa (droga Ulikowo-Gogolewo) z linią kolejową nr 202 Gdańsk Główny - Stargard.**

Przejazd kolejowo-drogowy kategorii „D”, w terenie zabudowanym. Drogi prowadzące do przejazdu kolejowego o nawierzchni gruntowej, bez odwodnienia. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy w kierunku zieleńców. Brak wydzielonych odrębnych ciągów pieszych. Droga od strony miejscowości Ulikowo o nawierzchni gruntowej, miejscowo ulepszona tłuczniami. Stan nawierzchni zadawalający. Przejeżdżające auta oraz sprzęt rolniczy powodował powstanie dość głębokich kolein. Na obu kierunkach ruchu na dojeździe do przejazdu zapadnięcie nawierzchni gruntowej. W samym środku przejazdu oraz na jego skrajach po obu stronach - wysoka trawa.

(dowód: akta kontroli str. 176-180)

#### **Skrzyżowanie drogi powiatowej i drogi wewnętrznej w rejonie miejscowości Ulikowo Stacja PKP z linią kolejową nr 202 relacji Gdańsk Główny – Stargard.**

Przejazd kolejowo-drogowy kategorii „A” zlokalizowany poza terenem zabudowanym. Drogi prowadzące do przejazdu kolejowego o nawierzchni brukowej. Przy sygnalizatorze włącznik „Żądanie otwarcia”, umożliwiający otwarcie zamkniętych rogatki. W celu uniemożliwienia pieszym minięcia rogatki ustawione

ogrodzenie z siatki stalowej. Od strony drogi wewnętrznej po lewej stronie wygrodenie niewystarczające, umożliwiające minięcia rogatki przechodząc zieleńcem. Stan nawierzchni dostateczny. Od strony miejscowości Ulikowo poprzeczne zapadnięcia drogi, „prawdopodobnie powstałe po niewłaściwym odtworzeniu nawierzchni jezdni po prowadzonych pracach”. Od strony drogi wewnętrznej ubytki nawierzchni z kostki brukowej, uzupełnione tłucznem. Na obu kierunkach ruchu na dojeździe do przejazdu zapadnięcia nawierzchni gruntowej, tworzące uskok. Brak znaku bezpieczeństwa „B”, część tarcz znaków pionowych wymaga wymiany z uwagi na: niedostateczną odblaskowość, wyblakły kolor, zniszczone symbole, niewłaściwie zagięte krawędzie znaków. W odległości 20 m od skrajnej szyny, na dojeździe od strony drogi wewnętrznej (przedłużenie ul. Klonowej), po lewej stronie, widoczność częściowo ograniczona krzewami.

(dowód: akta kontroli str. 187-193, 195)

### **Skrzyżowanie drogi gminnej numer 490015Z ul. Gryfa w Grzędzicach z linią kolejową numer 351 relacji Poznań Główny – Szczecin Główny.**

Przejazd kolejowo-drogowy kategorii „B” zlokalizowany w terenie zabudowanym, na którym dopuszczalna prędkość wynosiła 40 km/h. Drogi prowadzące do przejazdu kolejowego o nawierzchni bitumicznej z licznymi ubytkami (wybojami i wykruszeniami). Przy krawędzi jezdni spękania siatkowe. Nawierzchnia posiadała liczne łaty po naprawach cząstkowych. W celu uniemożliwienia pieszym minięcia rogatek od strony stacji kolejowej, przejazd wygrodzony płotkiem z siatki, jednak ogrodzenie umożliwia przejście z ominięciem rogatek. W odległości 20 m od skrajnej szyny, na dojeździe od strony Grzędzic po prawej stronie, widoczność częściowo ograniczona przez krzewy. Od strony Lipnika po prawej stronie, widoczność ograniczona przez trafostację oraz drzewo. Dodatkowo widoczność ograniczały auta, które parkowały na wysokim betonowym fundamencie.

(dowód: akta kontroli str. 199-213)

1.5. W badanym okresie nie wpłynęły do Zarządcy skargi lub wnioski dotyczące poprawy stanu technicznego lub zmiany organizacji ruchu zagrażającej bezpieczeństwu ruchu na drogach dojazdowych do przejazdów kolejowych.

Pismem z 25.03.2015 r.<sup>17</sup> Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji w Stargardzie wystąpił do Wójta o podanie aktualnego natężenia ruchu drogowego na 4 przejazdach kolejowo-drogowych w Gminie (Witkowo II, Ulikowo Stacja, Strachocin oraz Grzędzice). W piśmie nie wskazał 2 przejazdów: Witkowo I i Ulikowo (na drodze Ulikowo – Gogolewo).

W piśmie z 6.05.2015 r. Wójt poinformował, że na 3 przejazdach jest umiarkowane natężenie ruchu, natomiast na przejeździe w Grzędzicach jest duże natężenie ruchu, z uwagi na dojazd mieszkańców Grzędzic i przyległych miejscowości do pracy i do szkół. Dodał, że jest to przejazd tranzytowy w kierunku do: Goleniowa, Nowogardu, Szczecina.

Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Dział Nawierzchni Obiektów Inżynierskich Budynków i Budowli w Szczecinie poinformował Wójta pismem z dnia 9.12.2015 r.<sup>18</sup> o konieczności przeprowadzenia w 2016 r. pomiarów natężenia ruchu drogowego dla 5 przejazdów kolejowo-drogowych (Witkowo II, Ulikowo Stacja PKP, Strachocin, Grzędzice, Ulikowo droga do Gogolewa). W piśmie nie wskazał 1. przejazdu: Witkowo I.

Wójt, w odpowiedzi z 11.01.2016 r. wyjaśnił, że pomiary natężenia ruchu zostaną przeprowadzone w okresie kwiecień – maj 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 135-140, 216)

<sup>17</sup> ISE.3-511/24/2015.

<sup>18</sup> IZDK4-5003-146.80/2015.

1.6. Zarządca w badanym okresie nie posiadał zatwierdzonego projektu organizacji ruchu na drogach gminnych.

(dowód: akta kontroli str. 187-188, 215-216, 221)

1.7. Podczas dokonanych w maju 2016 r. ww. oględzin dróg dojazdowych w obrębie przejść kolejowo-drogowych w zakresie prawidłowości ich oznakowania, biegły stwierdził m.in. w przypadku:

**Skrzyżowania drogi gminnej nr 490012Z i drogi wewnętrznej z linią kolejową Nr 202 w miejscowości Strachocin:**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu kolejowo – drogowego, tj. znaki drogowe:

- A-10 i G-1c zlokalizowane w nieprzepisowej odległości od przejazdu – minimalna odległość  $50 \div 100$  m,
- G-1a i G-1b od strony miejscowości Strachocin oraz znak G-1a od strony Stargardu zlokalizowane w pasie drogowym,
- A-10, B-20, G-2 i G-4 umieszczone na nieprzepisowej wysokości,
- A-10, B-20 i G-1c od strony Strachocina uszkodzone (tarcza znaku A-10 pocięta, naklejany symbol pociągu zniszczony, tarcza znaku B-20 wyblakła, tarcza znaku G-1c pomalowana farbą),
- znaki A-10, B-20 i G-1c od strony Stargardu uszkodzone (tarcza znaku A-10 pocięta, naklejany symbol pociągu zniszczony, tarcza znaku B-20 zabrudzona, tarcza znaku G-1c pocięta),
- od strony Strachocina nie zachowano wymaganej minimalnej odległości 10 m między kolejnymi znakami pionowymi – znaki A-10 i G-1c oraz znaki B-20, G-4 i G-2,
- od strony Stargardu nie zachowano wymaganej minimalnej odległości 10 m między kolejnymi znakami pionowymi – znaki A-10 i G-1c, znak B-20 oraz znaki G-4 i G-2,
- istniejące betonowe słupki U-1a wymagają wymiany na nowe, zgodne z przepisami załącznika nr 4 pkt 2.1. rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Ponadto, niezgodnie z przepisem § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań, słupki U-1a ustawiono na nieprzepisowej długości oraz w nieprzepisowych odstępach.

(dowód: akta kontroli str. 141-150)

**Skrzyżowania drogi wewnętrznej Tychowo - Witkowo z linią kolejową nr 351 w miejscowości Witkowo (Witkowo I):**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu tj.:

- lokalizacja znaków A-10 i G-1c, G-1b i G-1a w nieprzepisowej odległości od przejazdu,
- umieszczenie znaków A-10 z obu kierunków na nieprzepisowej wysokości,
- brak znaku G-1b od strony Tychowa,
- uszkodzenie i zniszczenie znaków A-10, G-1a, G-1b, G-1c,
- konieczność wymiany istniejących betonowych słupków U-1a na nowe, zgodne z przepisami załącznika nr 4 pkt 2.1. rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Ponadto, niezgodnie z przepisem § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań słupki prowadzące U-1a ustawiono na nieprzepisowej długości oraz w nieprzepisowych odstępach.

(dowód: akta kontroli str. 153, 157-162)

**Skrzyżowania kolejowo-drogowe drogi wewnętrznej Witkowo – Święte z linią kolejową nr 351 (Witkowo II):**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu, tj.:

- lokalizacja znaków A-10 i G-1c w nieprzepisowej odległości od przejazdu,
- umieszczenie znaków A-10 na nieprzepisowej wysokości,

- znaki A-10, G-1c nie posiadały na tylnej stronie znaków bezpieczeństwa, informacji o typie folii i danych producenta, wymaganych przepisami załącznika nr 1 pkt 1.3 rozporządzenia o znakach,
- zniszczone tarcze znaków A-10 (zniszczony symbol pociągu),
- brak słupków prowadzących U-1a, ustawiono tylko 2 słupki betonowe, po jednym z każdej strony przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 170-174)

### **Skrzyżowania kolejowo-drogowe drogi wewnętrznej z linią kolejową nr 202 w rejonie Ulikowa (droga Ulikowo-Gogolewo):**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu, tj.:

- lokalizacja znaków A-10 i G-1c w nieprzepisowej odległości od przejazdu.
- niewłaściwe oznakowanie przejazdu od strony Gogolewa - wspólnie ze znakiem A-10 zamocowany znak G-1f zamiast G-1c,
- od strony Gogolewa brak znaku B-20. Ze względu na kąt przecięcia się drogi z linią kolejową (około 45°) na obu kierunkach ruchu wraz ze znakiem A-10, należało zastosować tabliczkę T-7 wskazującą układ torów i drogi na przejeździe,
- brak znaku G-2 – sieć pod napięciem,
- znaki A-10, B-20 i G-4 umieszczono na nieprzepisowej wysokości,
- znaki B-20 i G-1c zlokalizowane od strony miejscowości Ulikowo zniszczone i niezgodne z obowiązującymi przepisami: tarcza znaku G-1c wyblakła, znak wykonano ze starego znaku G-1a (na tarczy znaku pozostały stare ślady odklejonych pasków),
- od strony Ulikowa nie zachowano wymaganej minimalnej odległości 10 m między kolejnymi znakami pionowymi – znaki B-20 i G-4. Betonowe słupki prowadzące U-1a ustawione w nieprzepisowych odległościach i zniszczone, wymagają wymiany na nowe.

(dowód: akta kontroli str. 181-185)

### **Skrzyżowania drogi powiatowej i drogi wewnętrznej z linią kolejową nr 202 w rejonie miejscowości Ulikowo Stacja PKP:**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu, tj.:

- nieprzepisowa wysokość umieszczenia znaków A-9 dla obu kierunków ruchu,
  - brak prawidłowego oznakowania przejazdu oraz niekompletne oznakowanie słupkami wskaźnikowymi: od strony Ulikowa brak znaku G-1b, znak G-1c zlokalizowany w nieprzepisowej odległości od przejazdu, na przedłużeniu ul. Klonowej znak A-9 zlokalizowany w nieprzepisowej odległości. Ustawiony znak G-1f (powinien być znak G-1a), brak znaków G-1b i G-1c.
- Znaki drogowe pionowe nie posiadały atestów, tarcze znaków były wyblakłe lub pomalowane, niewłaściwie zagięte krawędzie.

(dowód: akta kontroli str. 193-197)

### **Skrzyżowania drogi gminnej numer 490015Z z linią kolejową nr 351 w Grzędzicach:**

Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdu, tj.:

- umieszczenie od strony Lipnika lewego znaku A-9 na nieprzepisowej wysokości
- zlokalizowanie od strony Grzędzic znaków A-9 i G-1a oraz znaku G-1d w nieprzepisowej odległości od przejazdu.
- nieustawienie w jednym przekroju poprzecznym drogi od strony Grzędzic znaków A-9 wraz z G-1a i znaków A-9 wraz z G-1d, G-1b i G-1e oraz znaku G-1c,
- przekrzywienie prawych znaków A-9 i G-1a od strony Grzędzic,
- betonowe słupki U-1a wymagają wymiany na nowe, zgodne z przepisami załącznika nr 4 pkt 2.1. rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Ponadto,

niezgodnie z przepisem § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań, słupki U-1a ustawione na nieprzepisowej długości oraz w nieprzepisowych odstępach.

- niezgodne z obowiązującymi przepisami tarcze znaków pionowych - brak wymaganych atestów, zniszczone symbole, wyblakła lub pomalowana tarcza znaku, niewłaściwie zagięte krawędzie. Część tarcz znaków pionowych wymaga wymiany z uwagi na brak znaku bezpieczeństwa „B”.

(dowód: akta kontroli str. 205-213)

**1.8.** W badanym okresie Zarządca nie wykonywał pomiarów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 221)

**1.9.** W Gminie w badanym okresie nie było przejść dla pieszych przez tory typu kładki nad torami oraz przejść podziemnych pod liniami kolejowymi. Przejścia dla pieszych stanowiły ciągi dróg dojazdowych. W 2 przypadkach: przejazd w Ulikowie Stacja PKP oraz w Grzędzicach (przejazdy z rogatekami) w wyniku nieuszczelnienia ogrodzenia istniała możliwość ominięcia rogatki przez pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 188-189, 205)

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Ustalone  
nieprawidłowości

**1.** Wójt nie przeprowadził w latach 2011 - 2016 (I kwartał) okresowych rocznych kontroli stanu technicznego oraz pięcioletnich kontroli przydatności do użytkowania 6 dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych<sup>19</sup> zlokalizowanych na drogach Gminy, co naruszało przepisy art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 141)

Wójt wyjaśnił: (...) *Drogi dojazdowe do przejazdów kolejowych na terenie Gminy na 2 drogach gminnych (...) oraz na 4 drogach wewnętrznych (...) nie zostały poddane okresowym kontrolom, rocznym oraz pięcioletnim, (...) z powodu braku środków finansowych w budżecie gminy niezbędnych na ich sfinansowanie. W projektach planów budżetu Gminy pozycja „Przeglądy szczegółowe i podstawowe obiektów budowlanych – dróg” wpisywana jest co roku przez pracownika merytorycznie odpowiedzialnego m.in. za nadzór nad drogami, jednakże z powodu braku środków finansowych w budżecie, nie zostały one przeprowadzone. W przypadku dróg wewnętrznych o nawierzchniach gruntowych, sugerując się zapisem art. 28 ustawy o drogach publicznych, że „budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatekami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei”, uznano, że obowiązek przeprowadzania kontroli zgodnie z warunkami Prawa budowlanego nie istnieje po stronie Gminy, lecz tylko kolei, jako właścicieli działek z liniami kolejowymi.*

(dowód: akta kontroli str. 215)

Zgodnie treścią przepisu art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego kontrole okresowe obiektów budowlanych (tj. dróg dojazdowych do przejazdów) przeprowadza zarządca lub właściciel obiektu.

**2.** Wójt nie opracował projektów stałej organizacji ruchu na drogach gminnych, wymaganych przepisem § 2 ust 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 221)

<sup>19</sup> Przejazdy kolejowo - drogowe w Strachocinie, Grzędzicach, Ulikowo Stacja, Ulikowo, Witkowo I, Witkowo II.

Wójt wyjaśnił: (...) *Brak wykonanej dla dróg gminnych stałej organizacji ruchu drogowego wynika także z braku środków finansowych w budżecie gminy, możliwych do przeznaczenia na ten cel (...).*

(dowód: akta kontroli str. 215)

3. Na drogach dojazdowych do 2 przejazdów kolejowo-drogowych na drogach gminnych (przejazd w Grzędzicach i przejazd w Strachocinie) oraz na 4 przejazdach kolejowo-drogowych na drogach wewnętrznych (opisanych w pkt 1.7. wystąpienia pokontrolnego), Zarządca nie zapewnił prawidłowego oznakowania znakami drogowymi oraz usytuowania urządzeń optycznego prowadzenia ruchu, zgodnego z przepisami § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań oraz dyspozycjami zawartymi w załączniku nr 1 rozporządzenia ws. znaków drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 219)

Wójt wyjaśnił, że znaki drogowe nie spełniają wymagań ww. przepisów (...) *z powodu braku środków finansowych możliwych do wydatkowania na ten cel, w sposób jednorazowy. Znaki drogowe, ustawione w okresach wcześniejszych przed wprowadzeniem zmian powyższymi rozporządzeniami, wymieniane są sukcesywnie w miarę stwierdzonych kradzieży lub zniszczeń znaków oraz posiadanych środków w budżecie gminy.*

(dowód: akta kontroli str. 219)

4. Zarządca w latach 2015-2016 (I kwartał) nie sprawdzał warunków widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych.

W wyniku oględzin przeprowadzonych w maju 2016 r. przez biegłego (opisanych w pkt 1.4. wystąpienia pokontrolnego), na drogach dojazdowych do 5 (z 6 badanych), stwierdzono ograniczoną widoczność dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych ze względu na rosnące krzewy i drzewa.

(dowód: akta kontroli str. 148, 160, 173, 195, 210)

Wójt wyjaśnił, że (...) *prace związane z pielęgnacją terenów zielonych, w tym poboczy dróg, wykonywane są na terenie Gminy przez pracowników zatrudnianych z Urzędu Pracy na prace publiczne w okresie letnim (od maja do października). Pracownicy Ci wykonują zadania koszenia traw w poboczach dróg, podcięcia gałęzi w ramach cięć technicznych drzew, przycinania krzewów w pasach drogowych w celu poprawy widoczności. Prace te wykonywane są na terenie całej gminy, zgodnie z określonym zapotrzebowaniem. Na prace te nie jest prowadzona szczegółowa dokumentacja, z której wynika, jaki odcinek drogi został oczyszczony. Prace przy drogach dojazdowych do przejazdów kolejowo – drogowych na terenie Gminy wykonywane były w latach ubiegłych przez powyższych pracowników. Prace związane z poprawą widoczności przy przejazdach kolejowo – drogowych w roku bieżącym zostały również zlecone do wykonania w ten sam sposób.*

(dowód: akta kontroli str. 225)

Obowiązek sprawdzania przez zarządcę widoczności oraz jej zapewnienia na przejazdach kolejowo-drogowych wynika z przepisów § 16 oraz załącznika nr 3 rozporządzenia ws. skrzyżowań.

Wójt wyjaśnił, że (...) *istniejące zakrzewienia ograniczające widoczność przejazdów, ze wszystkich stron dojazdowych do przejazdów, zostały zlecone do usunięcia wraz z uporządkowaniem istniejącego oznakowania drogowego przed przejazdami. Niezbędne prace zostaną wykonane do dnia 31 lipca br.*

(dowód: akta kontroli str. 220)

5. Niewłaściwy stan techniczny nawierzchni dróg dojazdowych do 4 przejazdów kolejowo-drogowych na drogach wewnętrznych oraz na 2 drogach gminnych. Oględziny

przeprowadzone przez biegłego w maju 2016 r. (przedstawione w pkt 1.4. wystąpienia pokontrolnego) wykazały m.in.:

- koleiny, zapadnięcie nawierzchni gruntowej po obu stronach dróg na przejeździe w Ulikowie,
- zapadnięcie nawierzchni gruntowej, tworzących uskok na obu kierunkach ruchu na dojeździe do przejazdu Ulikowo Stacja,
- nierówną i zapadniętą nawierzchnię tłuczniową tworzącą uskok na dojeździe do przejazdu kolejowego w Witkowie I,
- zapadnięcia w nawierzchni przed płytami przejazdowymi, powodujące uszkodzenia krawędzi płyt przez przejeżdżające pojazdy na przejeździe w Witkowie II.

Zgodnie z przepisami art. 8 ust. 2 ustawy o drogach, do zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna należy budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie oraz zarządzanie nimi.

Jednocześnie podczas oględzin gminnych dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo – drogowych stwierdzono:

- ubytki w nawierzchni, koleiny oraz uskok między betonową płytą przejazdową a nawierzchnią drogi dojeździe do przejazdu Strachocin od strony Stargardu,
  - liczne powierzchniowe ubytki masy bitumicznej, wyboje, spękania siatkowe, wykruszenia w nawierzchni drogi w Grzędzicach,
- (dowód: akta kontroli str. 143,150,156 162, 168, 174, 178, 185, 190, 197, 201-203, 212-213)

Zgodnie z przepisami art. 20 pkt 4 ustawy o drogach do zarządcy drogi należy, w szczególności utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą.

Wójt wyjaśnił: (...) *Ubytki w nawierzchniach dróg przed przejazdami kolejowo–drogowymi, jak też różnego rodzaju nierówności (w tym koleiny) remontowane są podobnie jak wszystkie drogi na terenie Gminy, tzn. w miarę stwierdzonych potrzeb lub na podstawie uzasadnionych zgłoszeń przez ich użytkowników oraz w ramach posiadanych w budżecie gminy środków finansowych przeznaczonych na remonty dróg. Z powodu posiadania w swoim zarządzaniu ponad 450 km dróg, koszty remontów związanych z poprawą przejezdności tych dróg oraz bieżącym utrzymaniem, co roku są bardzo wysokie. W związku z powyższym, wszelkie dodatkowe prace są bardzo często niemożliwe do wykonania z powodu braku środków finansowych.*

(dowód: akta kontroli str. 220)

**6.** W badanym okresie Zarządca nie wykonywał pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych wymaganych przepisami § 14 rozporządzenia ws. skrzyżowań.

(dowód: akta kontroli str. 221)

Wójt wyjaśnił: (...) *W roku bieżącym, pomiary natężenia ruchu drogowego (...), zostały zlecone i przeprowadzone w miesiącu maju.*

(dowód: akta kontroli str. 222-223)

NIK zwraca uwagę na niewłaściwe i niewystarczające zabezpieczenie 2 przejazdów kolejowo-drogowych umożliwiające ominięcie rogatek przez pieszych w Grzędzicach oraz w Ulikowie Stacja PKP.

Wójt wyjaśnił: (...) *Gmina nie podejmowała dodatkowych działań w zakresie utrzymania obiektów umożliwiających przejścia pieszych przez tory na przejazdach kolejowo – drogowych ze względu na stwierdzenie braku takiej konieczności. Wszystkie przejazdy kolejowo – drogowe usytuowane w drogach Gminy są*

równocześnie przejściami dla pieszych. W zależności od swojej kategorii zostały one odpowiednio zabezpieczone poprzez oznakowanie drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa, takie jak sygnalizacja świetlna i dźwiękowa oraz półrogatki lub roгатki. Zarówno pracownicy gminy jak i kolei nie wnosili dotychczas o zastosowanie jakichkolwiek dodatkowych zabezpieczeń dla pieszych, w postaci np. dodatkowych ogrodzeń przy przejazdach, ograniczających dokonanie niebezpiecznego przejścia pieszych przez przejazd podczas zamknięcia rogatek oraz uruchomienia się sygnalizacji ostrzegającej przed zbliżającym się pociągiem. Uznano, że zastosowanie wszystkich wymaganych zabezpieczeń jest wystarczające w stosunku do istniejącego bezpośredniego zagrożenia związanego z przejściami pieszych na przejazdach kolejowo – drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 221, 224)

## IV. Wnioski

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

Wnioski  
pokontrolne

1. Poddawanie okresowym kontrolom stanu technicznego wszystkich obiektów inżynierskich, stosownie do wymogu art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.
2. Opracowanie projektu organizacji ruchu na drogach dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych.
3. Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych znakami drogowymi stosownie do wymogów zawartych w załączniku nr 1 rozporządzenia ws. znaków drogowych oraz usytuowanie urządzeń optycznego prowadzenia ruchu w sposób zgodny z § 81 rozporządzenia ws. skrzyżowań.
4. Zapewnienie widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych oraz właściwe utrzymanie stanu nawierzchni dróg dojazdowych do wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych, stosownie do przepisów art. 8 ust 2 oraz art. 20 pkt 4 ustawy o drogach.
5. Przeprowadzanie pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowo – drogowych, w terminach określonych przepisami § 14 rozporządzenia ws. skrzyżowań.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

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 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

<sup>20</sup> Dz.U. z 2015 r., poz.1096 ze zm.

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.

Szczecin, dnia 4 lipca 2016 r.

Kontroler  
Wiesław Kaszak  
St. Inspektor k.p.

.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie  
Dyrektor

.....  
podpis