



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.005.003.2021

**Pan
Krzysztof Szewczyk
Dyrektor Zarządu Dróg, Komunikacji
i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu**

Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania
Miasta w Wałbrzychu
ul. Jana Matejki 1
58-300 Wałbrzych

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*P/21/076 – „Dochodzenie przez jednostki samorządu terytorialnego należności w związku
ze zniszczeniami infrastruktury drogowej”*

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu, ul. Jana Matejki 1, 58-300 Wałbrzych (dalej: ZDKiUM lub Zarząd)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Szewczyk, Dyrektor ZDKiUM (dalej: Dyrektor), od dnia 4 lipca 2013 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Odtwarzanie uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej. 2. Dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2020. Kontrolą były również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne do realizacji celu kontroli
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	1. Rafał Sudnik, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/36/2021 z dnia 3 marca 2021 r. 2. Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/50/2021 z dnia 25 marca 2021 r. (akta kontroli str. 1-2 Tom I, str. 342 Tom VI)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu podejmował działania w zakresie odtwarzania zniszczonej infrastruktury drogowej oraz dochodzenia należności od sprawców zdarzeń drogowych. Polegały one w szczególności na uzyskiwaniu od sprawców zdarzeń drogowych odszkodowania zaspokajającego roszczenie Zarządu oraz na bieżącej współpracy z miejskimi organami Policji w zakresie pozyskiwania informacji o sprawcach zdarzeń drogowych skutkujących uszkodzeniem lub zniszczeniem obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

Pomimo realizacji przez ZDKiUM powyższych działań, Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie ujawnione w toku kontroli nieprawidłowości, które stwierdzono na podstawie badania próby 44 zdarzeń drogowych, skutkujących uszkodzeniem lub zniszczeniem obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Nieprawidłowości te polegały m.in. na: [1] niedochodzeniu należności od sprawców zdarzeń drogowych, co stanowiło naruszenie art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych³ (cztery przypadki); [2] niepodejmowaniu działań w celu pozyskiwania danych o sprawcy zdarzenia drogowego, czego konsekwencją było pokrycie w całości wydatków za naprawienie szkody z budżetu Miasta (jeden przypadek); [3] nieodtworzeniu zniszczonych w wyniku zdarzenia drogowego elementów miejskiej infrastruktury drogowej (jeden przypadek); [4] braku identyfikacji zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej powstałych na skutek zdarzenia drogowego (jeden przypadek); [5] prowadzeniu dzienników objazdów dróg niezgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁴; [6] nieprzeprowadzaniu objazdów dróg z częstotliwością określoną w uregulowaniach wewnętrznych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Odtwarzanie uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych miejskiej infrastruktury drogowej

Opis stanu faktycznego

Realizacja obowiązków Prezydenta Miasta Wałbrzycha, jako zarządcy dróg publicznych w mieście na prawach powiatu należała do zadań ZDKiUM. Przedmiot i podstawę działania Zarządu określał Statut nadany przez Radę Miasta Wałbrzycha⁶. Określał on, że ZDKiUM działa na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷, a do jego zadań należy w szczególności utrzymanie i ochrona dróg publicznych i urządzeń infrastruktury drogowej oraz inżynierii ruchu.

Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym⁸ Zarządu, zadania w zakresie identyfikacji uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz. U. z 2021 r. poz. 305, dalej: *ustawa o finansach publicznych*.

⁴ Dz. U. Nr 67 poz. 582. Dalej: *rozporządzenie w sprawie dróg*.

⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁶ Przyjętym uchwałą Nr XXXVIII/209/05 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 29 marca 2005 r. w sprawie nadania Statutu Zarządowi Dróg i Komunikacji w Wałbrzychu - jednostce budżetowej Gminy Wałbrzych.

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

⁸ Przyjętym zarządzeniem Nr 59/2011 Dyrektora ZDKiUM z dnia 28 października 2011 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu organizacyjnego Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu (ze zm.) oraz zarządzeniem Nr 120/2017

oraz odtwarzania uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej realizował Dział Drogowy, nadzorowany przez Dyrektora Zarządu. Do zadań Działu Drogowego należało w szczególności: [1] utrzymanie nawierzchni drogowej, w tym bieżąca kontrola stanu ulic (objazdy dróg) oraz zlecenie robót naprawczych i usług, ich nadzorowanie, rozliczanie i odbiory (w tym gwarancyjne); [2] utrzymanie mostów i przepustów; [3] inżynieria ruchu, w tym bieżąca kontrola stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymanie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sygnalizacji świetlnej (przygotowanie umów o wykonawstwo, zlecenie usług i robót naprawczych oraz nadzór, rozliczenie i odbiór wykonanych robót); [4] prowadzenie spraw związanych ze szkodami osobowymi i rzeczowymi w pasie drogowym; [5] współdziałanie w zakresie usuwania skutków klęsk żywiołowych, wypadków i awarii.

(akta kontroli str. 5-111 Tom I)

Realizacja zadań związanych z identyfikacją uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej oraz współpraca i nadzór nad wykonawcami odpowiedzialnymi za przywrócenie tej infrastruktury do stanu pierwotnego należała do pięciu pracowników Działu Drogowego. Za przyjmowanie zgłoszeń o zniszczonej infrastrukturze odpowiedzialnych było czterech pracowników Działu Drogowego zatrudnionych na pełen etat, z których trzech odpowiadało również za objazdy dróg i nadzór nad stanem infrastruktury drogowej (bieżąca kontrola stanu ulic, inżynierii ruchu, oświetlenia ulicznego) oraz odtwarzanie uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury drogowej (współpraca z wykonawcami). Nadzór nad realizacją tych zadań pełnił Kierownik Działu Drogowego. Poziom zatrudnienia pracowników, w okresie objętym kontrolą, utrzymywał się na stałym poziomie.

(akta kontroli str. 5-6 Tom I, str. 136 Tom VI)

Zgodnie z danymi przekazanymi przez ZDKiUM, w okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował 269 zdarzeń drogowych w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Źródłem informacji o zdarzeniach drogowych były: [1] ustalenia własne podczas objazdów dróg w 136 przypadkach⁹; [2] informacje uzyskane z Policji w 108 przypadkach¹⁰; [3] zgłoszenia telefoniczne i mailowe w 22 przypadkach¹¹; [4] informacje pozyskane bezpośrednio od sprawcy zdarzenia drogowego w trzech przypadkach¹².

(akta kontroli str. 135 Tom VI)

ZDKiUM identyfikował przypadki uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, w tym powstałych w wyniku zdarzeń drogowych, w trakcie przeprowadzania bieżącej kontroli stanu dróg wraz z infrastrukturą drogową (m.in. elementów oznakowania i bezpieczeństwa ruchu drogowego, oświetlenia ulicznego). Działania te nie były w pełni skuteczne. Objazdy dróg w zakresie oceny bieżącego stanu oznakowania pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oświetlenia ulicznego nie były przeprowadzane z częstotliwością i w zakresie określonym w uregulowaniach wewnętrznych Zarządu¹³. Prowadzony w Dziale Drogowym dziennik objazdu dróg nie spełniał warunków określonych w *rozporządzeniu w sprawie dróg*. Dokonywane w nim wpisy dotyczyły wyłącznie nieprawidłowości stwierdzonych podczas objazdu dróg przeprowadzanego

Dyrektora ZDKiUM z dnia 10 października 2017 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Zarządowi Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu (ze zm.).

⁹ W 2017 r. – 48, w 2018 r. – 30, w 2019 r. – 43, w 2020 r. – 15.

¹⁰ W 2017 r. – 21, w 2018 r. – 19, w 2019 r. – 42, w 2020 r. – 26.

¹¹ W 2017 r. – sześć, w 2018 r. – pięć, w 2019 r. – siedem, w 2020 r. – cztery.

¹² W 2017 r. – dwa, w 2018 r. – jeden.

¹³ Zarządzenie nr 63/2015 Dyrektora Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu z dnia 28 lipca 2014 r., w sprawie wprowadzenia Instrukcja przeprowadzania bieżącej i okresowej kontroli stanu dróg wraz z infrastrukturą drogową i obiektami inżynierskimi w pasie drogowym publicznych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i dróg wewnętrznych w granicach administracyjnych miasta Wałbrzycha. Dalej: Zarządzenie w sprawie kontroli dróg.

w zakresie stanu nawierzchni jezdni. Szerszy opis nieprawidłowości zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Na podstawie próby 44 zdarzeń drogowych, w wyniku których doszło do uszkodzenia lub zniszczenia obiektów miejskiej infrastruktury drogowej ustalono¹⁴, że:

- a) ZDKiUM nie posiadał wiedzy o jednym zdarzeniu drogowym;
- b) średni czas usuwania uszkodzeń i zniszczeń w wyniku zdarzeń drogowych, obiektów miejskiej infrastruktury drogowej określono dla trzynastu przypadków z badanej próby i wynosił on 71 dni. W pozostałych przypadkach, z wyłączeniem trzech w toku, ustalenie czasu usunięcia uszkodzeń lub zniszczeń nie było możliwe, gdyż zlecenia napraw przekazywano wykonawcom telefonicznie, a ZDKiUM nie prowadził ewidencji w tym zakresie;
- c) w czterech przypadkach naprawy dokonał Dział Utrzymania Miasta działający w strukturach ZDKiUM, a w pozostałych przypadkach Zarząd zlecał naprawę powstałych szkód.

(akta kontroli str. 133–427 Tom IV, 1-373 Tom V, 207-209 Tom VI)

Dokonywanie przez Zarząd napraw szkód w miejskiej infrastrukturze drogowej zweryfikowano w toku oględzin¹⁵ czterech miejsc zdarzeń drogowych¹⁶. Stwierdzono, że zniszczone w wyniku zdarzenia drogowego z dnia 21 lipca 2020 r. bariereki oddzielające jezdnię od chodnika przy ul. Wyzwolenia 41 nie zostały naprawione (wymienione), zdemontowano tylko cztery przęsła barieriek. Uszkodzony w wyniku zdarzenia drogowego z dnia 14 marca 2020 r. znak drogowy A-7, którego naprawę odebrano w dniu 17 marca 2020 r., był przechylony, lekko wgnieciony na wysokości 50 cm od podstawy. Betonowy fundament słupa ukruszony. Pozostałe elementy miejskiej infrastruktury drogowej objęte oględzinami (punkt oświetlenia ulicznego PO 14 zlokalizowany przy ul. Orkana 22, infrastruktura przystankowa (wiata oraz słup z tablicą świetlną) zlokalizowana przy ul. Armii Krajowej) zostały naprawione. Nie stwierdzono widocznych śladów uszkodzeń, a ustalony stan faktyczny był zgodny z posiadaną dokumentacją powykonawczą oraz z obowiązującym projektem organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 184-186 Tom VI)

W okresie objętym kontrolą Zarząd posiadał polisę ubezpieczeniową obejmującą m.in. ubezpieczenie infrastruktury drogowej zlokalizowanej w ciągu dróg publicznych. Gmina Wałbrzych (ubezpieczający), w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego¹⁷ zawierała umowy ubezpieczenia pokrywające koszty napraw uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej, będącej w zarządzie ZDKiUM (ubezpieczony). Umowy obejmowały ryzyko uszkodzeń infrastruktury drogowej wg systemu „na pierwsze ryzyko”, tj. bez wyszczególnienia poszczególnych składników ubezpieczenia. Każdorazowo suma ubezpieczenia i limit odpowiedzialności ubezpieczyciela wynosił 3 000 000,00 zł.

(akta kontroli str. 171-217, 222, 228-229 Tom I)

¹⁴ Dobór spraw celowy spośród zdarzeń drogowych, które miały miejsce na obszarze Miasta Wałbrzycha, w tym zaewidencjonowane w bazie SEWIK z ustalonym i nieustalonym sprawcą zdarzenia, obejmujący 11 zdarzeń drogowych z 2017 r. (w tym trzech z nieustalonym sprawcą), 12 z 2018 r. (w tym trzech z nieustalonym sprawcą), 10 z 2019 r. (w tym trzech z nieustalonym sprawcą) oraz 11 z 2020 r. (w tym trzech z nieustalonym sprawcą).

¹⁵ Przeprowadzonych w dniu 21 kwietnia 2021 r.

¹⁶ Oględzinami objęto obiekty miejskiej infrastruktury drogowej, których uszkodzenia lub zniszczenia powstałe w wyniku zdarzeń drogowych zostały naprawione jako ostatecznie, w poddanej szczegółowemu badaniu próbie.

¹⁷ Zamówienie pn. *Kompleksowe Ubezpieczenie Gminy Wałbrzych na lata 2017-2019 z możliwością przedłużenia do 2021 r.* obejmowało ubezpieczenie Gminy Wałbrzych, Miasta Wałbrzych na prawach powiatu, Skarbu Państwa oraz jednostek organizacyjnych (w tym instytucji kultury) w zakresie obejmującym ubezpieczenie mienia, odpowiedzialności cywilnej oraz następstw nieszczęśliwych wypadków.

Pracownicy Działu Drogowego przyjmowali informacje o uszkodzeniach lub zniszczeniach miejskiej infrastruktury drogowej w formie: [1] elektronicznej – e-maili kierowanych na adres sekretariatu Zarządu, [2] zgłoszeń telefonicznych – od mieszkańców, Straży Miejskiej, Policji, Straży Pożarnej oraz z Centrum Sterowania Ruchem (monitoring miejski); [3] otrzymanych notatek o usterkach w infrastrukturze drogowej sporządzonych przez Policję i Straż Miejską po kolizji drogowej.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że nie utworzono punktu kontaktowego/telefonu interwencyjnego/e-mail do przyjmowania zgłoszeń odnoszących się do uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

W celu pozyskania informacji o sprawcy zdarzenia, w wyniku którego uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy elementy miejskiej infrastruktury drogowej, Dyrektor ZDKiUM występował do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Wałbrzychu z wnioskiem o udostępnienie danych ze zbioru danych osobowych w zakresie informacji o ustalonym sprawcy zdarzenia drogowego. Uzyskane w ten sposób dane (w tym nr polisy ubezpieczeniowej) były wykorzystywane w procesie dochodzenia należności. Zarząd nie określił w sposób formalny zasad współpracy z Komendą Miejską Policji w Wałbrzychu oraz innymi podmiotami w zakresie identyfikacji zdarzeń drogowych i informacji o ich sprawcach.

Inspektor Działu Drogowego odpowiedzialny za dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych wyjaśnił, że wnioski o udostępnienie danych z Policji kierował w przypadku podejrzenia że doszło do kolizji, na podstawie posiadanych informacji i zdjęć. To pracownicy Działu Drogowego dokonujący objazdów dróg kwalifikowali uszkodzenia jako potencjalny skutek zdarzenia drogowego.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że Zarząd i Policję łączy wieloletnia współpraca, która przebiegała rutynowo i od lat według tych samych zasad.

(akta kontroli str. 3-4, 182-183, 207-209 Tom VI)

ZDKiUM nie prowadził ewidencji zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej.

Inspektor Działu Drogowego odpowiedzialny za dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych wyjaśnił, że nie miał polecenia służbowego ewidencjonowania zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu/zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Dodał, że prowadził ewidencję elementów obmiaru (uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury drogowej), w przypadku której występował z roszczeniem o zadośćuczynienie za koszty jej naprawy.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że posiada ewidencję zdarzeń drogowych w postaci szczegółowych protokołów typowania robót i zleceń, a dokumentacja powykonawcza prowadzona przez pracownika Działu Drogowego odpowiedzialnego za dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych zawiera bardzo obszerne zestawienie zdarzeń drogowych.

(akta kontroli str. 3-5, 207-209 Tom VI)

Wykonywanie napraw uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej Zarząd zlecił podmiotom zewnętrznym – wykonawcom wyłonionym w ramach przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. W latach 2017-2020 Gmina Wałbrzych – ZDKiUM zawierała umowy obejmujące: [1] utrzymanie oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu (z wyłączeniem sygnalizacji świetlnej) na drogach: krajowej, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i wewnętrznych w granicach administracyjnych miasta

Wałbrzycha¹⁸; [2] wykonanie czynności eksploatacyjnych urządzeń oświetlenia drogowego na terenie miasta Wałbrzycha w rejonie osiedli: Piaskowa Góra, Podzamcze, Szczawienko i Lubiechów¹⁹; [3] eksploatację i konserwację urządzeń oświetlenia ulicznego miasta Wałbrzycha w rejonie osiedli: Biały Kamień, Gaj, Glinik Nowy, Glinik Stary, Konradów, Kozice, Nowe Miasto, Podgórze, Poniatów, Rusinowa, Sobiecin, Stary Zdrój, Śródmieście²⁰; [4] utrzymanie, konserwację i naprawę drogowej sygnalizacji świetlnej oraz tzw. aktywnych oznakowań przejść dla pieszych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta Wałbrzycha²¹.

Kancelista Działu Drogowego odpowiedzialny za objazdy ulic w zakresie oświetlenia ulicznego wyjaśnił, że w przypadku zniszczeń powstałych w wyniku kolizji drogowej, oceny i skali zniszczeń dokonują w pierwszej kolejności podmioty prowadzące eksploatację oświetlenia, gdyż ich w pierwszej kolejności zawiadamia Policja lub Straż Miejska. Firmy te mają obowiązek umowy prowadzenia pogotowia dwudziestoczterogodzinnego. Po otrzymaniu informacji od tych podmiotów przez Zarząd, zawiadamiany jest pracownik odpowiedzialny za prowadzenie procesu odszkodowawczego, który udaje się w miejsce zdarzenia w celu wykonania dokumentacji fotograficznej zdarzenia.

Inspektor Działu Drogowego dokonujący bieżącej kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wyjaśnił, że informacje o uszkodzonych elementach infrastruktury drogowej, nie tylko powstałych w wyniku kolizji drogowych, przekazywane były do podmiotu, który dokonuje niezbędnych napraw .

(akta kontroli str. 127-450 Tom II, 1-132 Tom III, 376 Tom V, 3-5, 189-190 Tom VI)

Z informacji Komendanta Miejskiego Policji w Wałbrzychu wynikało, że Zespół do Spraw Wykroczeń Komendy Miejskiej Policji w Wałbrzychu w zakresie prowadzonych czynności wyjaśniających, które dotyczyły uszkodzenia bądź zniszczenia infrastruktury drogowej, powiadamiał Zarząd o sposobie zakończenia prowadzonych postępowań. Informacje te były przekazywane zarówno, gdy czynności nie dostarczały podstaw do wniesienia wniosku o ukaranie, jak również w sytuacji sporządzenia wniosku o ukaranie do Sądu Rejonowego w Wałbrzychu przeciwko ustalonemu sprawcy wykroczenia. Zarządowi nie wydawano wydruków z Krajowego Systemu Informacyjnego Policji, jak również notatek informacyjnych o zdarzeniu. W badanym okresie jednostki podległe Komendantowi Miejskiemu Policji w Wałbrzychu prowadziły 46 postępowań zarejestrowanych w Rejestrze Spraw o Wykroczenia, w tym w 24 przypadkach złożono wnioski o ukaranie w trybie art. 57 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie*²².

(akta kontroli str. 233 Tom I)

¹⁸ Umowa nr 146/2016 z dnia 29 lutego 2016 r. (obowiązująca na okres od dnia 1 marca 2016 r. do dnia 1 marca 2017 r.), Umowa nr 49/2017 z dnia 2 lutego 2017 r. (obowiązująca do dnia 31 marca 2017 r.), Umowa nr 144/2017 z dnia 31 marca 2017 r. (obowiązująca od dnia 1 kwietnia 2017 r. do dnia 31 marca 2018 r.), Umowa nr ZDKiUM/U-W3/44-W/2018 z dnia 15 marca 2018 r. (od dnia 1 kwietnia 2018 r. do dnia 31 marca 2019 r.) zawarta z Drogowym Centrum Produkcyjno-Handlowym „BiG” sp. z o.o., Umowa nr ZDKiUM/U-WB/129-W/2019 z dnia 28 maja 2019 r. (obowiązująca 24 miesiące, lecz nie wcześniej niż od 1 czerwca 2019 r. do 1 czerwca 2021 r.) zawarta z firmą Oznakowanie Drogowe SIGNUM Paweł Chmurzyński.

¹⁹ Umowa nr 155/2016 z dnia 14 marca 2016 r. obowiązująca do dnia 31 grudnia 2018 r. oraz Umowa nr ZDKiUM/U-WB/7-W/2019 z dnia 14 stycznia 2019 r. obowiązująca do 31 grudnia 2021 r. Obie umowy zawarto z Jakubem Puchaczem prowadzącym działalność gospodarczą pn. PHU „TEL-BUD” Jakub Puchacz.

²⁰ Umowa nr 307/2016 z dnia 27 czerwca 2016 r. (obowiązująca na okres od 1 lipca 2016 r. do 30 czerwca 2017 r.), Umowa nr 459/2017 z dnia 30 czerwca 2017 r. (obowiązująca na okres od dnia 1 lipca 2017 r. do 30 czerwca 2020 r.), zawarte z Tauron Dystrybucja S.A., Oddział w Wałbrzychu, Umowa nr ZDKiUM/U-WB/100-W/2020 z dnia 7 sierpnia 2020 r. obowiązująca do dnia 30 czerwca 2024 r. zawarta z TAURON Nowe Technologie S.A.

²¹ Umowa nr 823/2017 z dnia 27 grudnia 2017 r. (obowiązująca na okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r.) zawarta z Franciszkiem Sobkowiakiem prowadzącym działalność gospodarczą pn. Zakład Usługowo Produkcyjny Franciszek Sobkowiak.

²² Dz. U. z 2021 r. poz. 457, ze zm.

W przypadku uszkodzeń lub zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej, którą nie zarządzał ZDKiUM, ich właściciele byli informowani e-mailowo lub telefonicznie o stwierdzonych uszkodzeniach.

(akta kontroli str. 329-340 Tom VI)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nieodtworzenie zniszczonych w wyniku zdarzenia drogowego obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

Zarząd nie podjął skutecznych działań w celu odtworzenia uszkodzonych barierek oddzielających jezdnię od chodnika przy ul. Wyzwolenia 41, zniszczonych na skutek zdarzenia drogowego w dniu 21 lipca 2020 r. W toku oględzin miejsca zdarzenia przeprowadzonych w dniu 21 kwietnia 2021 r. stwierdzono, że cztery przęsła barierki ochronnej zostały zdemontowane. Skrajne wolnostojące przęsło, pozostałe po usunięciu uszkodzonych, było przechylone w stronę chodnika. Zarząd nie podjął także skutecznych działań w celu przywrócenia stanu pierwotnego sprzed zdarzenia lub zabezpieczenia powstałej luki w osłonie do czasu ich naprawienia.

Inspektor Działu Drogowego w toku oględzin oświadczył, że w dniu 22 lipca 2020 r. zlecił telefonicznie wykonawcy naprawę powstałych uszkodzeń. Dodał, że ze względu na długi czas oczekiwania na barierki nie wyznaczył wykonawcy terminu wykonania naprawy. Wskazał też, że na przełomie kwietnia i maja 2021 r. barierki mają być gotowe do odbioru u producenta.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że zlecenie naprawy przekazano wykonawcy telefonicznie (zgodnie z postanowieniami umowy) w dniu 22 lipca 2020 r. Obejmowało ono demontaż z ewentualną naprawą uszkodzonych barierek, zamówienie u producenta nowych barier oraz montaż nowych przęseł ogrodzenia. W rozmowie telefonicznej wykonawca potwierdził przyjęcie zamówienia oraz orientacyjny czas wykonania barier – ze względu na ograniczenia związane z pandemią oczekiwanie na dostawę materiałów do producenta barier oraz wykonanie przęseł może potrwać kilka miesięcy. Stan realizacji zamówienia był kontrolowany w trakcie spotkań lub rozmów telefonicznych z wykonawcą.

NIK wskazuje, że zgodnie z postanowieniami § 4 umowy nr ZDKiUM/U-WB/79-W/2019 z dnia 28 marca 2019 r. na utrzymanie oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu termin wykonania pozostałych robót (z wyłączeniem zgłoszeń w trybie natychmiastowym – awaryjnym) na utrzymanie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa określa się na 14 dni, o ile zamawiający nie określił innego terminu. Stwierdzone naruszenie wiąże się z możliwością naliczenia wykonawcy kary umownej w przypadku, gdy nie dokonał naprawy w określonym czasie.

W ocenie NIK nieprzywrócenie zabezpieczeń do stanu sprzed zdarzenia przez okres co najmniej 274 dni miało negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na ww. odcinku drogi.

(akta kontroli str. 236-242 Tom III, str. 224-245 Tom IV, str. 184-186, 207-209 Tom VI)

2. Brak identyfikacji uszkodzenia miejskiej infrastruktury drogowej.

Zarząd nie dysponował wiedzą o zdarzeniu drogowym z dnia 30 stycznia 2017 r., w wyniku którego doszło do uszkodzenia miejskiej infrastruktury drogowej. Nie przedłożył dokumentów potwierdzających, że uszkodzona miejska infrastruktura drogowa została naprawiona. Uzyskana z Komendy

Miejskiej Policji w Wałbrzychu dokumentacja potwierdziła, że w zdarzeniu tym doszło do uszkodzenia słupa/znaku.

Dyrektor ZDKiUM w złożonych wyjaśnieniach potwierdził, że nie posiada notatki Policji na temat zdarzenia z dnia 30 stycznia 2017 r.

W ocenie NIK podejmowane przez Zarząd działania w celu identyfikacji uszkodzeń lub zniszczeń w miejskiej infrastrukturze drogowej, w tym sprawców zdarzeń drogowych nie były wystarczające. ZDKiUM nie zapewnił bieżącej kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie określonym w uregulowaniach wewnętrznych. Sposób oceny, czy do uszkodzenia lub zniszczenia miejskiej infrastruktury drogowej doszło na skutek zdarzenia drogowego, warunki skierowania do Policji wniosków o udostępnienie danych sprawcy zdarzenia, prowadzenie rejestru zdarzeń drogowych nie zostały określone i sformalizowane. W ocenie NIK rutynowe działania w tym zakresie nie pozwalają na pełny nadzór nad stanem infrastruktury drogowej.

(akta kontroli str. 90-91 Tom II, str. 138-139, 207-209 Tom VI)

3. Prowadzenie dzienników objazdów dróg niezgodnie z *rozporządzeniem w sprawie dróg*.

Zarząd nie prowadził dzienników objazdów dróg oddzielnie dla każdej z kategorii dróg, co stanowiło naruszenie § 11 *rozporządzenia w sprawie dróg*. Nie odpowiadały one również wzorowi określone w załączniku nr 2 do ww. rozporządzenia. Dzienniki prowadzone były przez pracownika Działu Drogowego przeprowadzającego objazdy dróg wyłącznie w zakresie stanu dróg. Dokonywane w nim wpisy nie zawierały informacji m.in. o numerze ewidencyjnym odcinka drogi, zaleceniach pokontrolnych i terminie ich realizacji, dacie wykonania zalecenia.

Kancelista Działu Drogowego odpowiedzialny za objazdy dróg w zakresie oświetlenia ulicznego wyjaśnił, że nie prowadzi książki objazdów tylko notatki z każdego objazdu. Z notatek następnego dnia powstaje zlecenie prac do wykonania dla danej firmy.

Inspektor Działu Drogowego dokonujący bieżącej kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wyjaśnił, że nie prowadzi dziennika objazdu dróg. Dodał, że prowadzi zeszyt/notatnik, w którym wpisuje stwierdzone nieprawidłowości.

Kierownik Działu Drogowego przyznał, że objazdy dróg nie są prowadzone zgodnie z *rozporządzeniem w sprawie dróg*, co wymaga zmiany.

(akta kontroli str. 131-132, 189-190, 207-209, 257-327 Tom VI)

4. Niedotrzymanie częstotliwości objazdów dróg określonej w uregulowaniach wewnętrznych.

Zarządzenie w sprawie kontroli dróg wprowadziło Instrukcję przeprowadzania bieżącej kontroli stanu dróg wraz z infrastrukturą drogową i obiektami inżynierskimi w pasie drogowym publicznych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i dróg wewnętrznych w granicach administracyjnych miasta Wałbrzycha (dalej: *Instrukcja*). Określała ona, że wyznaczeni pracownicy Zarządu są zobowiązani do dokonywania systematycznych objazdów dróg celem sprawdzenia stanu dróg wraz z infrastrukturą drogową. Instrukcja określała również częstotliwość objazdów dróg w zależności od kategorii drogi, tj. raz w tygodniu w przypadku dróg krajowych, dwa razy w miesiącu w przypadku dróg wojewódzkich, raz w miesiącu w przypadku dróg powiatowych oraz raz na kwartał/dwa razy w roku/raz w roku w przypadku dróg

gminnych, zgodnie z określonym wykazem ulic. Instrukcja wskazywała, że bieżąca kontrola stanu dróg wraz z infrastrukturą drogową obejmować miała m.in. kontrolę nawierzchni jezdni i chodników, oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz oświetlenie uliczne. Zarejestrowane usterki zamieszcza się w dzienniku objazdu dróg, stanowiącym załącznik do *Instrukcji*. Wzór ten był zgodny ze wzorem dziennika objazdu dróg określonym w *rozporządzeniu w sprawie dróg*.

W toku kontroli pracownicy Działu Drogowego odpowiedzialni za kontrolę stanu dróg w zakresie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oświetlenia ulicznego nie przedłożyli dokumentów potwierdzających przeprowadzenie objazdów dróg w zakresie i częstotliwości określonej w *Instrukcji*. Prowadzony przez Inspektora Działu Drogowego rejestr objazdów dróg prowadzonych w zakresie kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymania oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2019 r. zawierał wpisy wyłącznie w okresie od stycznia do kwietnia, a za 2020 r. od listopada do grudnia. Rejestr ten nie był zgodny ze wzorem dziennika określonym w *Instrukcji* i nie zawierał wymaganych informacji, w tym m.in. o zaleceniach pokontrolnych i terminie ich realizacji, dacie wykonania zalecenia.

Kancelista Działu Drogowego odpowiedzialny za objazdy dróg w zakresie oświetlenia ulicznego wyjaśnił, że częstotliwość objazdów jest uzależniona od pory roku oraz wielkości opadów. W lecie awarii jest najmniej, zaś w miesiącach chłodnych czy zimie więcej, szczególnie po dużych opadach. Sieć energetyczna w większości miasta jest wieloletnia i opady powodują dużą ilość zwarców i awarii kablowych, dlatego rośnie ilość napraw oświetlenia.

Inspektor Działu Drogowego dokonujący bieżącej kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego ulic oraz utrzymania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wyjaśnił, że nie ma narzuconego harmonogramu wyjazdów. Dodał, że objazdów dokonuje najczęściej trzy, cztery razy w tygodniu, zabierając się przy okazji z innymi pracownikami działu. Wtedy zostaje przeprowadzona kontrola oznakowania drogowego, elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz odbiór wykonanych prac naprawczych.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że objazdy dróg są dokonywane zgodnie z *zarządzeniem w sprawie kontroli dróg* przez pracownika merytorycznego odpowiadającego za utrzymanie nawierzchni. Niejednokrotnie są wykonywane z częstotliwością większą niż określona w zarządzeniu. Wylączeniu z objazdów podlegają drogi, które są w trakcie remontu lub przebudowy. Częstotliwość sprawdzania instalacji oświetleniowej miasta w formie objazdów nocnych prowadzona jest zgodnie ze specyfikacją tego rodzaju instalacji i jest czynnością dodatkową w stosunku do objazdów prowadzonych w związku z przeglądem całej infrastruktury drogowej. Kontrola oświetlenia prowadzona jest przez pracownika merytorycznego nadzorującego oświetlenie drogowe na terenie miasta w większości w godzinach nocnych, kiedy oświetlenie jest załączone. Z każdej kontroli oświetlenia sporządzane są notatki, z których powstaje zlecenie napraw dla podmiotów prowadzących eksploatację oświetlenia zgodnie z umową. Wszystkie stwierdzone uszkodzenia w oznakowaniu na drodze lub w infrastrukturze drogowej, wpisywane są do zeszytu dla późniejszego przekazania do realizacji naprawy. W zeszycie tym wpisywane są również uwagi od innych współpracowników działu (po dokonanych przez nich objazdach), współpracowników ZDKiUM, którzy poruszają się po terenie, zgłoszenia od dyżurnego Straży Miejskiej, a także zgłoszenia kierowców oraz instruktorów nauki jazdy.

NIK wskazuje, że ZDKiUM nie udokumentował przeprowadzenia w okresie objętym kontrolą bieżącej kontroli stanu dróg w zakresie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz oświetlenia ulicznego, z częstotliwością określoną w *zarządzeniu w sprawie dróg*.

(akta kontroli str. 376 Tom V, str. 189-190, 210-256, 325-327 Tom VI)

OCENA CZĄSTKOWA

Pomimo podejmowania przez ZDKiUM działań w celu odtworzenia uszkodzonych lub zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej w wyniku zdarzeń drogowych, Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie ujawnione w toku kontroli nieprawidłowości. Na taką ocenę wpływ miało nieodtworzenie zniszczonych w wyniku zdarzenia drogowego barierek oddzielających jezdnię od chodnika oraz brak wiedzy o jednym zdarzeniu drogowym, spośród 44 objętych próbą. Ponadto dzienniki objazdu dróg nie były prowadzone w sposób określony w *rozporządzeniu w sprawie dróg*, a częstotliwość prowadzonych objazdów nie spełniała warunków określonych w uregulowaniach wewnętrznych.

OBSZAR

2. Dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami infrastruktury drogowej

Opis stanu faktycznego

W Regulaminie organizacyjnym ZDKiUM sprawy związane ze szkodami rzeczowymi w pasie drogowym przypisano do zadań Działu Drogowego. W okresie objętym kontrolą za pozyskiwanie informacji o sprawcach zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej i dochodzenie należności z tytułu tych zniszczeń odpowiadał jeden pracownik zatrudniony na pełen etat. Do jego zadań należało m.in. uzyskiwanie odszkodowań za zniszczone mienie Gminy Wałbrzych, w tym wykonywanie dokumentacji fotograficznej z miejsc zdarzeń, składanie wniosków o udostępnienie danych osobowych na Policję i pozyskiwanie notatek straży pożarnej, współpraca z ubezpieczycielami sprawców (rozmowy i odwiedziny w terenie z likwidatorami terenowymi, wypełnianie formularzy zgłoszeń szkody), przesyłanie i omawianie dokumentów finansowych (faktury, kosztorysy powykonawcze).

(akta kontroli str. 9-111, 126-130 Tom I)

Postępowania dotyczące dochodzenia roszczeń wobec sprawców zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej prowadził broker. Obejmowały one m.in. zgłaszanie szkód do ubezpieczyciela, gromadzenie i przekazywanie stosownej dokumentacji, nadzór nad procesem likwidacji szkód oraz niezbędne interwencje. Broker działał na podstawie pełnomocnictwa brokerskiego udzielonego mu przez Urząd Miejski w Wałbrzychu w zakresie obejmującym w szczególności reprezentowanie w postępowaniach likwidacyjnych przed zakładami ubezpieczeń. Zadaniem brokera było uzyskanie kwoty odszkodowania zaspokajającej roszczenie ZDKiUM.

Wszczęcie przez brokera procedury likwidacji szkody z polisy sprawcy inicjowane było przez Dyrektora ZDKiUM pisemnym zgłoszeniem o zdarzeniu drogowym. Zawierało ono dane identyfikacyjne sprawcy (imię i nazwisko, numer polisy ubezpieczeniowej), które Zarząd pozyskał lub otrzymał z Policji. Brokerowi przekazywano również dokumentację powykonawczą z przeprowadzonej naprawy, z wymaganą kwotą zadośćuczynienia.

Inspektor Działu Drogowego odpowiedzialny za dochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych wyjaśnił, że nie wskazywał brokerowi kwoty kosztów poniesionych na naprawę szkody. Zdarzały się przypadki, kiedy dokumentację powykonawczą gromadził po zgłoszeniu sprawy brokerowi. W międzyczasie ubezpieczyciel sprawcy zdarzenia wypłacał ZDKiUM odszkodowanie, które pokrywało koszty naprawy.

(akta kontroli str. 218, 228-229 Tom I, 133-427 Tom IV, 1-373 Tom V, 136 Tom VI)

ZDKiUM nie posiadał pisemnych procedur, trybów postępowania dotyczących dochodzenia od zidentyfikowanych sprawców należności, za uszkodzone lub zniszczone obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Nie opracowano zasad dochodzenia odszkodowań w przypadku zdarzeń z niezidentyfikowanym sprawcą, w wyniku których uszkodzono lub zniszczono obiekty miejskiej infrastruktury drogowej.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że każde ze zdarzeń drogowych z ustalonym oraz niezidentyfikowanym sprawcą zdarzenia drogowego było wnikliwie analizowane.

(akta kontroli str. 207-209 Tom VI)

Zgodnie z danymi przekazanymi przez ZDKiUM, w okresie objętym kontrolą Zarząd zidentyfikował 78 sprawców zdarzeń drogowych, w wyniku których uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Ustalenie to obejmowało 66,2% wszystkich zdarzeń drogowych z okresu objętego kontrolą. Źródłem informacji o zdarzeniu były: [1] ustalenia własne Zarządu; [2] informacje pozyskane z Policji; [3] informacje pozyskane ze zgłoszeń (telefon, e-mail); [4] informacje uzyskane bezpośrednio od sprawcy. Roczne koszty napraw wyniosły: w 2017 r. – 129 425,34 zł (77 zdarzeń drogowych), w 2018 r. – 95 421,01 zł (55 zdarzeń drogowych), w 2019 r. – 166 735,36 zł (92 zdarzenia drogowe), a w 2020 r. – 99 297,14 zł (45 zdarzeń drogowych). Średni koszt naprawy szkody w 2020 r. wzrósł o 31,3% w stosunku do roku 2017. Koszty napraw ogółem wyniosły 490 878,85 zł i pokryte zostały w 16% z budżetu Miasta, 66,3% polisy sprawcy zdarzenia oraz w 17,7% z polisy ubezpieczenia majątkowego.

(akta kontroli str. 134-135 Tom VI)

W okresie objętym kontrolą Zarząd nie występował do sądu z pozwami o naprawienie szkody spowodowanej w miejskiej infrastrukturze drogowej.

(akta kontroli str. 182-183 Tom VI)

Na podstawie badania próby 44 zdarzeń drogowych²³ ustalono, że:

- w czterech przypadkach (9%) Zarząd nie podjął działań w celu uzyskania od ustalonych sprawców zwrotu kosztów naprawy uszkodzonej lub zniszczonej miejskiej infrastruktury drogowej. Naprawy tych uszkodzeń dokonał Dział Utrzymania Miasta działający w strukturach Zarządu. Szerszy opis nieprawidłowości zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Kierownik Działu Utrzymania Miasta wyjaśniła, że dział dokonuje prac naprawczych barierek, słupków i innych elementów w pasie drogi, na polecenie służbowe Dyrektora ZDKiUM lub na prośbę pracowników Działu Drogowego. Są to prace sporadyczne, wykonywane przez pracowników fizycznych działu w trybie interwencyjnym, w celu usunięcia ewentualnego zagrożenia, m.in. postawienie przewróconych słupków, naprostowanie wygiętych słupków, usunięcie zniszczonych, nienadających się do dalszego użytkowania barierek, znaków. Dział Utrzymania Miasta nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów, tj. nie dokonuje zakupów związanych z powyższymi pracami;

(akta kontroli str. 133–427 Tom IV, str. 1-373 Tom V, str. 130, 138-139 Tom VI)

- w jednym przypadku Zarząd nie podjął działań w celu pozyskania danych sprawcy zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległa miejska infrastruktura drogowa, pomimo że był on znany Policji. ZDKiUM sfinansował naprawę uszkodzenia ze środków budżetu Miasta. Szerszy opis nieprawidłowości zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. W pozostałych 25 (z ww. 44) przypadkach z ustalonym przez Policję sprawcą

²³ Próba tożsama z opisaną w obszarze pierwszym niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu lub zniszczeniu uległa miejska infrastruktura drogowa, ZDKiUM pozyskał te dane;

- ustalone koszty naprawy miejskiej infrastruktury drogowej uszkodzonej lub zniszczonej w wyniku objętych badaniem ww. 44 zdarzeń drogowych wyniosły 96 165,63 zł, z czego Zarząd odzyskał od sprawców kwotę 80 502,78 zł (tj. 83,7%), z polisy majątkowej Gminy Wałbrzych kwotę 10 694,85 zł (tj. 11,1%).

(akta kontroli str. 133–427 Tom IV, str. 1-373 Tom V, str. 148-162 Tom VI)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Niedochodzenie należności od sprawców zdarzeń drogowych.

ZDKiUM nie dochodził roszczeń od czterech sprawców zdarzeń drogowych²⁴, w wyniku których uszkodzeniu uległy obiekty miejskiej infrastruktury drogowej. Informacje o tych zdarzeniach drogowych oraz o numerach polis dokumentujących zawarcie przez sprawców tych zdarzeń obowiązkowej umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, Zarząd otrzymał z Policji (w trzech przypadkach) oraz Straży Miejskiej (jeden przypadek). Niepodejmowanie działań w tym zakresie stanowiło naruszenie art. 42 ust. 5 *ustawy o finansach publicznych*, zgodnie z którym jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania. Zarząd powinien każdorazowo ustalić wartość szkody i podejmować działania w kierunku uzyskania odszkodowania.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że w sprawie przedmiotowych zdarzeń dokona zgłoszenia należności.

(akta kontroli str. 287-293 Tom IV, 184-188, 215-216 Tom V, 138-139, 207-209 Tom VI)

2. Brak działań w celu pozyskiwania danych o sprawcy zdarzenia drogowego.

Zarząd nie podjął działań w celu ustalenia sprawcy zdarzenia drogowego z dnia 5 lipca 2018 r. przy ul. Gagarina, na skutek którego uszkodzeniu uległy barierki oddzielające pas jezdni od ścieżki rowerowej. Pomimo stwierdzenia i naprawy uszkodzenia ZDKiUM nie wystąpił do Komendanta Miejskiego Policji z wnioskiem o wskazanie danych sprawcy zdarzenia, w tym numeru polisy dokumentującego zawarcie przez niego umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów.

Powyższe skutkowało niedochodzeniem od sprawcy zdarzenia drogowego należnego odszkodowania z tytułu naprawienia szkody w mieniu pozostającym w zarządzie ZDKiUM i pokrycie w całości wydatków za naprawienie szkody z budżetu Gminy Wałbrzych.

Dyrektor ZDKiUM wyjaśnił, że nie posiada notatki z Policji na temat zdarzenia z dnia 5 lipca 2018 r. przy ul. Gagarina. Dodał, że zwróci się o nią do Policji. W przypadku wskazania przez Policję sprawcy zdarzenia wystąpi o odszkodowanie z polisy sprawcy zdarzenia.

(akta kontroli str. 105 Tom II, 453-457 Tom V, 138-139, 148-162, 207-209 Tom VI)

²⁴ [1] Zdarzenie drogowo z dnia 4 października 2018 r. skutkujące uszkodzeniem słupków metalowych odgradzających chodnik od jezdni; [2] Zdarzenie drogowo z dnia 21 grudnia 2018 r. przy ul. Wieniawskiego skutkujące uszkodzeniem barier metalowych oddzielających kierunki jazdy; [3] Zdarzenie drogowo z dnia 23 grudnia 2018 r. przy Pl. Magistrackim skutkujące uszkodzeniem słupka chodnikowego; [4] Zdarzenie drogowo z dnia 28 grudnia 2019 r. skutkujące uszkodzeniem przęsła bariery rozdzielającej pasy jezdni.

OCENA CZĄSTKOWA

Pomimo podejmowania przez Zarząd działań zmierzających do odzyskiwania należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej, Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie ujawnione w toku kontroli nieprawidłowości.

Zarząd nie podjął w jednym przypadku działań zmierzających do pozyskania danych sprawcy zdarzenia, w wyniku którego doszło do uszkodzenia miejskiej infrastruktury drogowej. Powstałe uszkodzenia zostały zidentyfikowane, a koszt naprawy poniesiony z budżetu Gminy Wałbrzych. Zarząd nie wystąpił nadto do czterech sprawców zdarzeń drogowych z roszczeniem o odszkodowanie z polisy OC sprawcy zniszczeń powstałych w wyniku tych zdarzeń. Niedochodzenie roszczeń stanowiło naruszenie art. 42 ust. 5 *ustawy o finansach publicznych*.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 *ustawy o NIK*, przedstawia następującą uwagę i wnioski:

Uwaga

NIK zwraca uwagę na wysokie ryzyko upływu trzyletnich terminów przedawnienia roszczeń w odniesieniu do sprawców szkody (zgodnie z art. 442 § 1 *ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny*²⁵) oraz zakładów ubezpieczeń (zgodnie z art. 819 § 3 *Kodeksu cywilnego*) dotyczących trzech przypadków z okresu październik-grudzień 2018 r.

Wnioski

1. Podjęcie działań w celu odtworzenia uszkodzonych i zniszczonych w wyniku zdarzenia drogowego elementów miejskiej infrastruktury drogowej zidentyfikowanych w trakcie oględzin przeprowadzonych w toku kontroli.
2. Założenie i prowadzenie dzienników objazdów dróg stosownie do wymogów określonych w *rozporządzeniu w sprawie dróg*.
3. Przeprowadzanie objazdów dróg z częstotliwością i w zakresie przewidzianym w uregulowaniach wewnętrznych Zarządu.
4. Podjęcie działań zmierzających do wyegzekwowania należności od sprawców zdarzeń przed ich przedawnieniem.
5. Wprowadzenie mechanizmów zapewniających w pełni rzetelną identyfikację elementów miejskiej infrastruktury drogowej uszkodzonych i zniszczonych w wyniku zdarzenia drogowego oraz ich sprawców.

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 *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 we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 *ustawy o NIK*, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

²⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 1740, ze zm.; dalej: *Kodeks cywilny*.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Wrocław, maja 2021 r.

Kontroler
Rafał Sudnik
starszy inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński

.....
podpis

.....
podpis