



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.009.02.2016
P/16/029

STAROSTWO POWIATOWE w Goleniowie	
W P Ł Y N Ę Ł O	
2016 -07- 01	
Nr rejestru	13673
Ilość	podpis

SP

Do

omówienie!

K.

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	Jarosław Pułka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/7/2016 z dnia 15.04.2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Goleniowie, ul. Dworcowa 1, 72-100 Goleniów ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tomasz Kulinicz, Starosta Goleniowski od 28 listopada 2014 r. ² (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna	Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie ³ wykonywanie zadań przez Starostę w zakresie utrzymania infrastruktury dojazdowej do przejazdów kolejowo-drogowych w latach 2015-2016 (I kwartał) ⁴ .
Uzasadnienie oceny ogólnej	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: <ul style="list-style-type: none">• braku prowadzenia ksiąg obiektu budowlanego lub ksiąg drogi dla 11 z 13 dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych, tj. dokumentacji wymaganej przepisami art. 64 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵,• braku przeprowadzania okresowych rocznych kontroli stanu technicznego oraz pięcioletnich kontroli przydatności do użytkowania obiektu budowlanego na drogach dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego,• braku zatwierdzenia w latach 2015 – 2016 (do dnia zakończenia kontroli) projektów organizacji ruchu na 11 z 13 dróg powiatowych, czym nie realizowano zadań określonych w § 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 zarządzaniem⁶,• niezapewnienia oznakowania dojazdów do 10 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 ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁷ oraz usytuowania urządzeń optycznego prowadzenia ruchu wymaganego przepisami § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r.

¹ Dalej: Starostwo.

² Dalej: Starosta.

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

⁴ Okres objęty kontrolą obejmował lata 2015-2016 (I półrocze). Dane statystyczne obejmowały okres 2011-2015 r.

⁵ Dz.U. z 2016 r. poz. 290. Dalej: Prawo budowlane.

⁶ Dz.U. z 2003 r., Nr 177, poz. 1729. Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków zarządzania ruchem.

⁷ Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. Dalej: rozporządzenie ws. znaków drogowych.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie⁸,

- niewłaściwego utrzymania stanu nawierzchni na 5 z 10 badanych dojazdów⁹, tj. niezgodnego z przepisami art. 8 ust. 2 oraz art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁰,
- nieprzeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na 2 z 13 przejazdach kolejowo-drogowych, wymaganych przepisami zawartymi w § 14 rozporządzenia ws skrzyżowań,
- niewykonania zalecenia pokontrolnego Wojewody Zachodniopomorskiego z 12.05.2015 r. dotyczącego przypisania komórce organizacyjnej zadań z zakresu pełnienia przez Starostę funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na niezwłoczne podjęcie przez Starostwo działań w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W trakcie kontroli NIK opracowano i zatwierdzono stałe organizacje ruchu oraz zlecono i przeprowadzono roczne kontrole stanu technicznego wszystkich 13 dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu
faktycznego

1. Wykonywanie zadań dotyczących utrzymania na drogach powiatowych infrastruktury dojazdowej do przejazdów kolejowych

1.1. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Starostwa planowanie oraz nadzór nad realizacją zadań dotyczących utrzymania, budowy i modernizacji dróg, należało do Wydziału Dróg Powiatowych¹¹. Ponadto do zadań Wydziału przypisano m.in.: opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej; opracowywanie projektów planów finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych; pełnienie funkcji inwestora; utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą; realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu; prowadzenie ewidencji dróg i obiektów mostowych; przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych; dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego; współdziałanie z gminami w zakresie przebiegu dróg i organizacji ruchu; sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 21-22)

W regulaminie organizacyjnym Starostwa nie przypisano żadnej komórce organizacyjnej zadania z zakresu pełnienia przez Starostę funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Zadania te były wykonywane przez pracowników Wydziału DP.

(dowód: akta kontroli str. 6-42, 95-101, 167-177)

1.2. W ewidencji przejazdów kolejowych, zlokalizowanych na drogach powiatu goleniowskiego, prowadzonej przez Wydział DP, znajdowało się 16 skrzyżowań z liniami kolejowymi. Porozumieniem z dnia 30 kwietnia 1999 r. Zarząd Powiatu przekazał Burmistrzowi Miasta i Gminy Nowogard m.in. zarząd nad 3 drogami powiatowymi, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowe.

(dowód: akta kontroli str. 71-83)

⁸ Dz.U. poz. 1744. Dalej: rozporządzenie ws. skrzyżowań.

⁹ Ocenionych w klasie C.

¹⁰ Dz.U. z 2015 r., poz. 460 ze zm. Dalej: ustawa o drogach.

¹¹ Dalej: Wydział DP.

Dla 2 z 13 ww. dróg pozostających w zarządzie powiatu, Wydział DP prowadził książki drogi. Dla 11 dróg, w ciągu których zlokalizowane były przejazdy drogowo-kolejowe, nie prowadzono książek drogi lub książek obiektu budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 90-91, 181-296)

W latach 2014-2016 (21.04.) dla żadnej z 13 dróg, na których zlokalizowane były skrzyżowania z liniami kolejowymi, Starostwo nie prowadziło corocznej okresowej kontroli sprawdzenia stanu technicznego. W latach 2011-2016 nie prowadzono również okresowej kontroli polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu, którą przeprowadza się co 5 lat.

(dowód: akta kontroli str. 84-86)

1.3. Planowanie środków na wykonanie remontów dróg stanowiących dojazdy do skrzyżowań.

W badanym okresie nie prowadzono okresowych kontroli stanu technicznego dróg i nie formułowano potrzeb remontowych na dojazdach do przejazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 84-86)

W sprawie planowania środków na remonty dróg dojazdowych do skrzyżowań kolejowo-drogowych Dyrektor Wydziału DP wyjaśnił, że Starostwo nie prowadzi dodatkowej klasyfikacji dróg ze względu na skrzyżowania z liniami kolejowymi. Wskazał, że środki planowane są na wykonanie remontów wszystkich dróg powiatowych, w tym dróg, na których zlokalizowane są przejazdy kolejowe.

(dowód: akta kontroli str. 86)

W informacji dotyczącej wykonania rocznych wydatków przez Wydział DP za lata 2014-2015 nie wyodrębniano zadań i wydatków dotyczących remontów dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 134-143)

Dyrektor Wydziału DP, wyjaśnił: (...) w roku 2014 dokonana została przebudowa drogi Kliniska – Tarnowo (...) prace polegały na budowie kolektora kanalizacji deszczowej, wymianie nawierzchni drogi oraz budowie chodników. Wartość robót wyniosła ok. 3,7 mln złotych. W roku 2016 prowadzona jest przebudowa drogi Łoźnica – Goleniów (...). Wartość robót to ok. 7,2 mln złotych. (...) w każdym roku remontowi częściowemu podlegają wszystkie drogi powiatowe o nawierzchni bitumicznej, w związku z czym odcinki prowadzące do przejazdów kolejowych były remontowane w miarę potrzeb. Wymiana oznakowania pionowego odbywa się na bieżąco w przypadku stwierdzenia jego braku lub uszkodzenia.

(dowód: akta kontroli str. 144-145)

1.4. Stan techniczny dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych oraz prawidłowość ich oznakowania znakami drogowymi.

Na dzień 21.04.2015 r. Wydział DP posiadał zatwierdzone organizacje ruchu, będące podstawą sytuowania znaków drogowych, na 2 odcinkach z 13 dróg powiatowych, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowe.

(dowód: akta kontroli str. 86-87, 146-166)

W latach 2011-2016 (09.05) na skrzyżowaniach dróg powiatowych z liniami kolejowymi nie wystąpiły wypadki drogowe. Na 2 przejazdach doszło do 2 kolizji (po 1. w 2014 r. i 2015 r.), których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, w wyniku czego pojazdy uszkodziły rogatki.¹²

(dowód: akta kontroli str. 178)

¹² Dane z informacji uzyskanej przez Wydział DP od Komendy Powiatowej Policji w Goleniowie w dniu 09.05.2016 r.

W dniu 7 maja 2016 r. biegły¹³ przeprowadził oględziny wybranych 10 dróg dojazdowych do skrzyżowań kolejowo-drogowych. W opiniach i sprawozdaniach biegłego z oględzin skrzyżowań stwierdzono m.in.¹⁴:

Skrzyżowanie drogi nr 1039Z Golczewo – Przybiernów w miejscowości Rokita z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze wynosiła 50 km/h, a szerokość drogi na dojazdach 6,0 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna. Droga bez odwodnienia, spływ wód opadowych odbywa się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. W obszarze kilku metrów od skrajnych szyn torów kolejowych ciągi piesze o nawierzchni z kostki brukowej – betonowej. Obszar przejazdu oświetlony. Przejazd zakwalifikowany do kategorii A, na którym ruch drogowy obsługiwany jest przy pomocy urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni. Stan nawierzchni drogi powiatowej na dojazdach w klasie B. Na prawym pasie z kierunku od miejscowości Przybiernów liczne spękania siatkowe. W ocenie biegłego – zalecany jest zabieg powierzchniowego zamknięcia w celu przedłużenia żywotności nawierzchni. Na długości 4 m od skrajnych szyn oraz w międzytorzach nawierzchnia bitumiczna w bardzo dobrym stanie. Przestrzenie pomiędzy szynami wypełnione dobrej jakości płytami betonowymi przejazdowymi. Przejazd, w granicach pasa kolejowego posiada poszerzenie dla pieszych. Stan nawierzchni na przejeździe dobry (klasa A). Na połączeniu styku pasa kolejowego (4 m od skrajnej szyny) z nawierzchnią bitumiczną drogi powiatowej stwierdzono spękanie poprzeczne. Styki, po obu stronach dojazdów, w ocenie biegłego, wymagają uszczelnienia masą bitumiczną. W nawierzchni jezdni z kierunku od miejscowości Golczewo liczne powierzchniowe ubytki masy bitumicznej, tworzące wyboje oraz wykruszenia. W ocenie biegłego, stan nawierzchnię w klasy B, zaleca się przeprowadzenie remontu cząstkowego z jednoczesnym powierzchniowym zamknięciem w celu przedłużenia jej żywotności.

W zakresie oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości (zarówno w oznakowaniu poziomym jak i pionowym):

- a) w kierunku od miejscowości Przybiernów:
 - znak G-1a (słupek wskaźnikowy z trzema kreskami) ze znakiem A-9 (przejazd kolejowy z zaporami), G-1b (słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami) oraz G-1c (słupek wskaźnikowy z jedną kreską) ustawione za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,
 - słupki prowadzące U-1a w nieodpowiednich odległościach 4,5-7,0 m (powinno być co 3 m), brak słupków prowadzących U-1a po długości drogi¹⁶,
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linia podwójnie ciągła P-4, linia pojedyncza przerywana P-1e – prowadząca szeroka (wymagana stałą organizacją ruchu od 31.05.2016 r.) oraz linia warunkowego zatrzymania

¹³ Biegły posiadający uprawnienia w dziedzinie budownictwa w specjalności drogowej, powołany 25.04.2016 r. przez Dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie, w celu zbadania stanu technicznego dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo- drogowych oraz prawidłowości ich oznakowania znakami drogowymi.

¹⁴ Do oceny stanu technicznego nawierzchni zastosowano kryteria zawarte w instrukcji „Systemu Oceny Nawierzchni SOSN” wydanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych w Warszawie w 1989 r., zgodnie z którą do wydania oceny, przyjęto podział na 4 klasy stanu techniczno – eksploatacyjne, oznaczające: klasa A – stan nawierzchni dobry; klasa B – stan nawierzchni zadowolający – droga nie wymaga jeszcze remontu. Pożądana jest częsta i systematyczna obserwacja stanu nawierzchni oraz w miarę możliwości powinno się wykonać roboty prewencyjne; klasa C – nawierzchnia w stanie niezadowolającym, wymaga remontu oraz klasa D – nawierzchnia w stanie złym, wymaga remontu natychmiastowego, w trybie awaryjnym.

¹⁵ Znaki G-1a wraz ze znakiem A-9 powinien być umieszczony w odległości od 50 m – 100 m, G-1b w odległości 35 m – 70 m oraz znak G-1c w odległości od 25 m do 35 m - pkt 2.1.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych.

¹⁶ Zgodnie z § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań słupki U-1a powinny być rozstawione na długości dojazdu co 15 m – 20 m.

złożonej z prostokątów P-14 - § 81 pkt 4 lit. b, d, rozporządzenia ws. skrzyżowań, na przejeździe mało widoczna linia pojedyncza ciągła oddzielająca ruch kołowy od pieszego,

- b) w kierunku od miejscowości Golczewo:
- znak G-1a ze znakiem A-9, G-1b oraz G-1c ustawione za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,
 - słupki U-1a (urządzenia optycznego prowadzenia ruchu) w nieodpowiednich odległościach 3,4 m - 18,0 m (powinno być co 3 m), brak słupków U-1a po długości drogi¹⁶,
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-4, linii P-1e (wymagana stałą organizacją ruchu od 31.05.2016 r.) oraz linii warunkowego zatrzymania P-14 - § 81 pkt 4 lit. b, d, rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - znaki początku terenu zabudowanego oraz początku miejscowości Rokita – krzywe oraz zasłonięte gałęziami drzewa.

W ocenie biegłego, część tarcz wymaga wymiany, z uwagi na brak znaku bezpieczeństwa „B”. Tarcza znaku G-1b z kierunku miejscowości Golczewo została wyprodukowana w 1999 r. i wymaga wymiany¹⁷. Widoczność przejazdu kolejowo – drogowego dla pojazdu dojeżdżającego zachowana w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 181-192)

Skrzyżowanie drogi nr 4132Z Moracz - Babigoszcz w miejscowości Łoźnica z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze wynosiła 50 km/h, a szerokość drogi na dojazdach 5,0 m. Nawierzchnia drogi brukowa z widocznym natryskiem z powierzchniowym utwaleniem. Droga bez odwodnienia. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Brak chodników. Przejazd zakwalifikowany do kategorii A, na którym ruch drogowy obsługiwany przy pomocy urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni. Stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od miejscowości Łoźnica w klasie C - występowały liczne ubytki powierzchniowego utwalenia i widoczny był brukowiec. Stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od miejscowości Budzieszewice określono w klasie C - występowały liczne ubytki w nawierzchni bitumicznej. W ocenie biegłego wymagany jest remont nawierzchni obu dojazdów. Na długości 4m od skrajnych szyn oraz w międzytorzach nawierzchnia bitumiczna w bardzo dobrym stanie – klasa A. Przestrzenie pomiędzy szynami wypełnione dobrej jakości płytami betonowymi przejazdowymi.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Łoźnica:
- znak G-1a ze znakiem A-9, G-1b oraz G-1c ustawione za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,
 - słupki U-1a ustawione prawidłowo – stwierdzono jednak ich zły stan techniczny oraz zabrudzenia, co obniżało widoczność w porze nocnej,
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-14 - § 81 pkt 4 lit. d rozporządzenia ws. skrzyżowań,
- b) w kierunku od miejscowości Budzieszewice:
- znak G-1a ze znakiem A-9, G-1b oraz G-1c za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,

¹⁷ Zgodnie z § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia ws. znaków drogowych, znaki wyprodukowane przed II połową 2003 r. należało wymienić do 31 grudnia 2010 r.

- słupki prowadzące U-1a w nieodpowiednich odległościach 1,9 m - 3,2 m (powinno być co 3 m) oraz brak słupków prowadzących U-1a (niektóre słupki połamane) na odcinku od 15 m – 20 m¹⁶,
- brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-14 – wymagane § 81 pkt 4 lit. d rozporządzenia ws. skrzyżowań.

Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowana w obu kierunkach. W ocenie biegłego, przejazd niedostatecznie zabezpieczony przed nieuprawnionym przejściem pieszych w przypadku zamknięcia rogatki na czas przejazdu pociągów. Z każdej strony były ogrodzenia w ramach stalowych wypełnionych siatką, jednak z kierunku od miejscowości Łoźnica, po stronie lewej ogrodzenie nie spełniało swojej roli. Piesi przechodzili pomiędzy ogrodzeniem, a torami kolejowymi omijając rogatkę.

(dowód: akta kontroli str. 193-200)

Skrzyżowanie drogi nr 4139Z Dzisna - Sobieszewo w miejscowości Sobieszewo z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze wynosiła 50 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,0 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna, bez kanalizacji deszczowej. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych – dla kierunku od miejscowości Sobieszewo oraz w kierunku rowów przydrożnych zlokalizowanych obustronnie z kierunku od miejscowości Dzieszkowo. Ruch pieszych odbywał się po poboczach gruntowych – brak chodników. Obszar przejazdu oświetlony. Przejazd zakwalifikowano do kategorii C, na którym ruch drogowy jest obsługiwany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych w sygnalizację świetlną. Stan nawierzchni drogi na dojazdach z obu stron w klasie C. Na dojazdach z każdej strony liczne spękania siatkowe oraz koleiny przy poboczu – w miejscu toczenia się prawych kół. Na długości 4 m od skrajnych szyn oraz w międzytorzach występowała nawierzchnia bitumiczna w bardzo dobrym stanie – klasa A. Przestrzeń pomiędzy szynami wypełnione dobrej jakości płytami betonowymi przejazdowymi.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Dzisna:
 - znak G-1a ze znakiem A-10, G-1b oraz G-1c ustawiono za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,
 - słupki prowadzące U-1a w nieodpowiednich odległościach 2,7 m - 5,7 m (powinny być co 3 m), najbliższy słupek U-1a powinien być w odległości co najmniej 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego, a były w odległości od 2,0 m do 2,2 m od skrajnej szyny; brak słupków prowadzących na wymaganej odległości¹⁶,
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-14 – § 81 pkt 4 lit. d rozporządzenia ws. skrzyżowań (słabo widoczna linia bezwzględniego zatrzymania P-12).
- b) w kierunku od miejscowości Sobieszewo:
 - znak G-1a ze znakiem A-10, G-1b oraz G-1c za daleko w stosunku do obowiązującej prędkości na drodze¹⁵,
 - słupki prowadzące U-1a w nieodpowiednich odległościach 2,3 m - 3,0 m (powinny być co 3 m), najbliższy słupek U-1a powinien być w odległości co najmniej 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego, a były ustawione od 2,2 m do 2,5 m od skrajnej szyny¹⁶,

- brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-14 – § 81 pkt 4 lit. d rozporządzenia ws. skrzyżowań (słabo widoczna linia bezwzględnego zatrzymania P-12).

W ocenie biegłego, tarcze znaku A-10 wymagają wymiany z uwagi na brak znaku bezpieczeństwa „B” (wymaganego art. 10 Prawa budowlanego oraz pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych) oraz z uwagi na niewłaściwe wygięcia - określone normą PN-EN 12899-1:2010 *Stałe pionowe znaki drogowe – część 1: znaki stałe*. Ponadto stwierdzono konieczność przycięć drzew rosnących przy dojazdach w obu kierunkach, które ograniczają widoczność znaków. Widoczność przejazdu dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowano w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 201-211)

Skrzyżowanie drogi nr 4122Z Miękowo – Białuń w miejscowości Białuń z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na całym obszarze miejscowości ograniczona do 40 km/h. W obszarze przejazdu kolejowo – drogowego oraz na dojazdach brak ciągów pieszych, ruch pieszy odbywał się za pomocą obustronnych poboczy gruntowych. Nawierzchnia drogi bitumiczna bez odwodnienia. Z kierunku od miejscowości Miękowo, po stronie prawej znajduje się rów przydrożny. Na pozostałych obszarach drogi spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Obszar przejazdu oraz dojazdów do przejazdu oświetlony. Przejazd zakwalifikowany do kategorii A, na którym ruch drogowy jest obsługiwany przy pomocy urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki zamykające całą szerokość jezdni. W ocenie biegłego, stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od miejscowości Miękowo jest w klasie C. Na całej jezdni spękania siatkowe. Na długości 4 m od skrajnych szyn oraz w międzytorzach występowała nawierzchnia bitumiczna jak dla klasy B. Przestrzeń pomiędzy szynami wypełniono dobrej jakości płytami betonowymi przejazdowymi. Przejazd, w granicach pasa kolejowego posiadał obustronne poszerzenia dla pieszych oddzielony liniami poziomymi ciągłymi. Bezpośrednio przy styku nawierzchni bitumicznej z szyną tworzyły się pojedyncze ubytki (wyboje). Stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od miejscowości Białuń określono w klasie A. Występowały pojedyncze powierzchniowe wykruszenia.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od centrum miejscowości Białuń:
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii podwójnie ciągłej P-4 oraz linii P-14 - § 81 pkt 4 lit. b, d rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - stwierdzono konieczność odmalowania linii pojedynczych ciągłych oddzielających ruch kołowy od pieszego,
 - tarcza znaku A-9 nie posiadała certyfikatu (wymóg art. 10 Prawa budowlanego oraz pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych).
- b) w kierunku od miejscowości Miękowo:
 - słupki prowadzące U-1a, po stronie lewej w odpowiednich odległościach – co 3 m, jednak nie była zachowana długości oznakowania słupkami – od 15m do 20 m¹⁶,
 - brak oznakowania poziomego na dojeździe – linii P-4 oraz linii P-14 - § 81 pkt 4 lit. b, d rozporządzenia ws. skrzyżowań.
 - tarcza znaku A-9 z kierunku miejscowości Miękowo wyprodukowana w 2002 r. i wymagała wymiany¹⁷,

- znaku G-1a nie posiadał certyfikatu (wymóg art. 10 Prawa budowlanego oraz pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych).

Po obu stronach dojazdów brak linii P-1e wymaganej zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, która powinna być wprowadzona do dnia 30.04.2016 r. Widoczność przejazdu dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowana w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 212-221)

Skrzyżowanie drogi nr 4133Z Łoźnica – Goleniów w miejscowości Goleniów (ul. Nowogardzka) z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 50 km/h, szerokość drogi na dojazdach 7,0 m. Podczas oględzin droga stanowiła plac budowy z uwagi na trwającą jej przebudowę. Nawierzchnia bitumiczna frezowana. Ustawione znaki tymczasowej organizacji ruchu. Droga bez odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej, odwadniana w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych oraz przydrożnych rowów. Odwodnienie przejazdu kolejowego z wód opadowych z drogi za pomocą odwodnień liniowych usytuowanych na działce kolejowej – prostopadle do osi drogi powiatowej. W ciągu drogi powiatowej nie występowały ciągi pieszce, a ruch odbywał się poboczami gruntowymi. W obszarze przejazdu kolejowego piesi poruszali się po obu stronach poszerzonym płytom betonowym i oddzieloną linią ciągłą przestrzenią dla pieszych. Obszar przejazdu oświetlony. Przejazd zakwalifikowany do kategorii B, na którym ruch drogowy obsługiwany jest przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd. Przestrzeń pomiędzy szynami torów wypełniona płytami betonowymi przejazdowymi w dobrym stanie technicznym. Z uwagi na przeprowadzaną przebudowę drogi powiatowej w obszarze skrzyżowania kolejowo – drogowego oraz na dojazdach, odstąpiono od oceny stanu technicznego drogi.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Nowogard:
 - znak G-1a ze znakiem A-9 oraz znak G-1d ze znakiem A-9 w odległości 296 m od skrajnej szyny (powinny być maksymalnie do 100 m), G-1b oraz znak G-1e usytuowano w odległości 167 m od skrajnej szyny (powinny być w odległości od 35 m – 70 m) oraz G-1c i znak G-1f usytuowano w odległości 75 m od skrajnej szyny (powinny być w odległości od 20 m – 35 m) - pkt 2.1.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych,
 - słupki U-1a po obu stronach drogi bez zachowania wymaganej odległości pomiędzy nimi – ich odległość mieściła się od 1,5 m do 2,0 m¹⁶. Ponadto słupki nie posiadały odpowiedniej odblaskowości - wymagają oczyszczenia lub wymiany na nowe.
- b) w kierunku od centrum miejscowości Goleniów:
 - znak G-1a ze znakiem A-9 oraz znak G-1d ze znakiem A-9 w odległości 237 m od skrajnej szyny (powinny być do 100 m), G-1b oraz znak G-1e w odległości 164 m od skrajnej szyny¹⁵,
 - słupki U-1a ustawiono po obu stronach drogi bez zachowania wymaganej odległości pomiędzy nimi – ich odległość mieściła się od 1,5 m do 2,0 m¹⁶. Słupki nie posiadały odpowiedniej odblaskowości - wymagają oczyszczenia lub wymiany na nowe.

Większość tarcz oraz słupków, w ocenie biegłego, nie spełniały wymogów stawianych znakom drogowym. Nie posiadały certyfikatów, były pocięte, słupki skorodowane i krzywe. Wysokość zamocowania tarcz znaków nie spełniała

wymogów. Z uwagi na trwającą przebudowę drogi nie wyszczególniano, których znaków uwagi dotyczą. Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowano w obu kierunkach. Z kierunku od Goleniowa, po stronie prawej dojazdu znajdowała się reklama mogąca mieć wpływ na rozproszenie kierowcy dojeżdżającego do przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 222-234)

Skrzyżowanie drogi nr 4118Z Goleniów – Marszewo z linią kolejową nr 402 Koszalin – Goleniów.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie niezabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 90 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,5 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna. Droga bez odwodnienia, spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Nie występowały ciągi piesze. Przejazd kolejowo – drogowy zakwalifikowany do kategorii D – nie był wyposażony w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu. Obszar przejazdu oraz dojazdów nie był oświetlony¹⁸. Stan nawierzchni na dojeździe z kierunku od miejscowości Goleniów określono w klasie B. Występowały pojedyncze wykruszenia w stanie nawierzchni bitumicznej. Po stronie przeciwnej występował stan nawierzchni klasy A. Na długości 4 m od skrajnych szyn nawierzchnia bitumiczna klasy C. Występowały łąty na styku bitum – betonowa płyta przejazdowa. Zauważalne nierówności pomiędzy ww. stykami. Stan płyt przejazdowych pomiędzy szynami, biegły określił, jako dobry.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości (w oznakowaniu poziomym i pionowym w obu kierunkach dojazdowych):

- słupki U-1a wykonane niezgodnie z przepisami (słupki betonowe) oraz ustawione w nieodpowiednich odległościach – od 1,5 m do 3,0 m (powinno być co 3 m); brak słupków U-1a po długości drogi (powinno być na długości od 15 m – 20 m) - co było sprzeczne z przepisami § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws skrzyżowań oraz pkt 1.5.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych,
- brak odpowiedniego oznakowania poziomego na dojeździe – linia P-4 powinna mieć długość min. 20 m, a miała długość 5 m, linia P-12 nie posiadała znaku P-16 napisu „STOP” - co nie było zgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. b, c, rozporządzenia ws skrzyżowań oraz pkt 2.2.1.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych.

W ocenie biegłego część tarcz wymaga wymiany z uwagi na brak znaku bezpieczeństwa „B”. Tarcze znaków podrapane lub pomalowane, znaki pogięte, ich odbłaskowość, w ocenie biegłego, może być niedostateczna z uwagi na daty ich wykonania. Tarczę znaku A-10 z kierunku Marszewa wyprodukowano w 1999 r., i należało ją wymienić¹⁷. Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowano w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 235-243)

Skrzyżowanie drogi nr 4161Z Kikorze – Jenikowo w miejscowości Osina z linią kolejową nr 402 Koszalin – Goleniów.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 40 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,5 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna bez odwodnienia w postaci systemu kanalizacji deszczowej. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych usytuowanych po stronie przeciwnej od istniejącego ciągu pieszo - rowerowego. Odwodnienie przejazdu kolejowego z wód opadowych z drogi odbywało się za pomocą odwodnień liniowych usytuowanych na działce kolejowej –

¹⁸ Dla tej kategorii przejazdu nie jest wymagane oświetlenie.

prostopadle do osi drogi powiatowej. W granicach dojazdów oraz skrzyżowania kolejowo – drogowego występował ciąg pieszo – rowerowy po stronie lewej od miejscowości Kikorze w kierunku centrum Osiny. Obszar przejazdu kolejowo – drogowego oraz dojazdów oświetlony. Przejazd zaliczono do kategorii C, na którym ruch drogowy kierowany jest przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych w sygnalizację świetlną. Skomunikowanie ciągu pieszo – rowerowego z peronem zapewniono za pomocą wygradzonej pochylni. Stan nawierzchni dróg dojazdowych z obu kierunków określono w klasie B. Na dojazdach spękania podłużne i siatkowe oraz nierówności bezpośrednio przed betonowymi płytami przejazdowymi. W opinii biegłego, zaleca się zamknięcie warstwy ścieralnej poprzez powierzchniowe utwalenie. Na długości 4 m od skrajnych szyn nawierzchnia bitumiczna w dobrym stanie. W tym obszarze brak uszkodzenia nawierzchni. Stan płyt przejazdowych pomiędzy szynami bardzo dobry. W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Kikorze:
 - znak G-1a ze znakiem A-10 ustawiono w odległości 155 m od skrajnej szyny, a powinien być ustawiony w odległości od 50 m - 100 m, znak G-1b usytuowany w odległości 102 m od skrajnej szyny, a powinien być ustawiony w odległości od 35 m - 70 m – tabela 2.2. załącznika nr 1 „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach” do rozporządzenia ws. znaków drogowych,
 - słupki U-1a usytuowano w nieodpowiednich odległościach – od 3,6 m do 3,7 m po stronie prawej oraz 3,2 m po stronie lewej (powinno być co 3 m); brak słupków U-1a po długości drogi¹⁶,
 - brak odpowiedniego oznakowania poziomego na dojeździe – brak linii P-4 oraz linii P-14 - co nie było zgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. b i d rozporządzenia ws. skrzyżowań.
- b) w kierunku od miejscowości Osina:
 - słupki U-1a usytuowano w nieodpowiednich odległościach – od 3,0 m do 6,0 m po stronie prawej oraz od 3,0 m do 8,2 m po stronie lewej (powinno być co 3 m)
 - co było niezgodne z przepisami § 81 pkt 5 lit. a rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - brak odpowiedniego oznakowania poziomego na dojeździe – brak linii P-4 oraz linii P-14 - co było sprzeczne z przepisami § 81 pkt 4 lit. b i d rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - tarcza znaku A-11 „nierówna droga” zniszczona, wymaga wymiany,
 - słupek U-1a ustawiony na odległości 17,5 m od skrajnej szyny, po stronie lewej słupek złamany, a tarcze znaków A-10 oraz G-1c nachodziły wzajemnie na siebie.

Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowano w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 244-255)

Skrzyżowanie drogi nr 4187Z Olchowo – Wyszomierz z linią kolejową nr 402 Koszalin - Goleniów.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie niezabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 90 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,5 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna bez odwodnienia. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Nie występowały ciągi piesze. Przejazd kolejowo – drogowy zakwalifikowany do kategorii D – niewyposażony w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu. Obszar przejazdu oraz dojazdów nieoświetlony¹⁸. Stan nawierzchni drogi na dojazdach określono w klasie C. Z każdej

strony występowały uszkodzenia nawierzchni, widoczne wykruszenia nawierzchni warstwy ścieralnej oraz liczne spękania siatkowe. Bezpośrednio przed dojazdami do przejazdu znaczne nierówności. Stan nawierzchni pomiędzy szynami dobry. Pobocza gruntowe zarosnięte i wystaly ponad nawierzchnię jezdni.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Olchowo:
 - słupki U-1a, po stronie prawej, w nieodpowiednich odległościach – od 3,0 m do 6,0 m (powinno być co 3 m); słupki w odległości 2 m od szyn torów (minimalna odległość ustawienia słupków od szyny torów powinna wynosić 4,0 m), po obu stronach długości drogi brak słupków U-1a (po stronie lewej jest 11,5 m a po prawej jest 11 m)¹⁶,
 - oznakowanie poziome - linia P-12 - nie posiadało wymaganego znaku P-16 napisu „STOP” - co było niezgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. c rozporządzenia ws. skrzyżowań;
 - znak A-10 z tarczą znaku G-1a, G-1b oraz G-1c (tarcza usytuowana za nisko) nie posiadały znaku bezpieczeństwa „B” oraz były w złym stanie technicznym;
- b) w kierunku od miejscowości Wyszomierz:
 - słupki U-1a, po stronie prawej, w nieodpowiednich odległościach – od 2,7 m do 3,3 m, a po stronie lewej - co 9,5 m (powinno być co 3 m); słupki w odległości 2 m od szyn torów (minimalna odległość ustawienia słupków od szyny torów powinna wynosić 4,0 m). Po obu stronach długości drogi brak słupków U-1a (po stronie lewej jest 11,5 m a po prawej jest 8,3 m)¹⁶,
 - oznakowanie poziome - linia P-12 - nie posiadało wymaganego znaku P-16 napisu „STOP” - co było niezgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. c rozporządzenia ws. skrzyżowań;
 - znak G-1c nie posiadał znaku bezpieczeństwa „B”, i w ocenie biegłego, był nieodpowiednio wykonany – brak zagięć tarczy znaku, znak pocięty i usytuowany na krzywym słupku;
 - znak B-20 „stop” na nieodpowiedniej wysokości w stosunku od nawierzchni jezdni – wymagana odległość to min. 2,0 m (był na wysokości 1,1 m), tarcza znaku nie posiadała wymaganego certyfikatu, co w ocenie biegłego może mieć wpływ na odbłaskowość znaku.

Część tarcz odrapana oraz wyprodukowana w 2002 r. – znaki wymagają wymiany¹⁷. Biegły pozytywnie ocenił zastosowanie przed dojazdem z obu stron linii poziomych barwy białej tworzących ostrzeżenia przed zbliżaniem się do skrzyżowania, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa. Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu zachowano w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 256-266)

Skrzyżowanie drogi nr NR 4175Z Jeżówka – Maszkowo z linią kolejową nr 402 Koszalin - Goleniów.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie niezabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 90 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,5 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna. Droga bez odwodnienia, spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Brak ciągów pieszych. Przejazd kolejowo – drogowy zakwalifikowano do kategorii D (bez systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu). Obszar przejazdu oraz dojazdów nieoświetlony¹⁸. Stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od drogi krajowej nr 6 w klasie A. Przy drodze usypany destrukcyjny bitumiczny na poboczu, który pod wpływem przejazdu pojazdów rozsypywał się na jezdnię – wymagał utrwalenia. Stan nawierzchni drogi na dojeździe z kierunku od miejscowości Maszkowo w klasie C. Występowały liczne ubytki i wykruszenia nawierzchni bitumicznej w warstwie ścieralnej. Stan

nawierzchni pomiędzy szynami w klasie C. Występowały płyty betonowe przejazdowe, zapadnięte w stosunku do góry główki szyn toru przejazdowego. Bezpośrednie dojazdy z obu stron wykazywały znaczne nierówności.

W zakresie prawidłowości oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od miejscowości Maszkowo:
 - znak G-1b zlokalizowano w odległości 93 m od skrajnej szyny, a zgodnie z obowiązującą prędkością maksymalną powinien być ustawiony w odległości od 100 m - 200 m; znak G-1c zlokalizowano w odległości 46 m od skrajnej szyny, a zgodnie z obowiązującą prędkością powinien być ustawiony w odległości od 50 m - 100 m - tabela 2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych,
 - słupki U-1a, po stronie prawej, ustawione w odległości 2 m – 2,5 m od szyn torów (minimalna odległość ustawienia od szyny torów wynosi 4,0 m); po obu stronach brak słupków U-1a po długości drogi (po stronie lewej i prawej były na długości 11,5 m)¹⁶,
 - oznakowanie poziome - linia P-12 - nie posiadało wymaganego znaku P-16 napisu „STOP” - co było niezgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. c rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - stwierdzono niewłaściwe ustawienia znaków z uwagi na brak wzajemnej widoczności - znak B-20 „Stop” zasłaniał znak G-3 „krzyż św. Andrzeja”;
- b) w kierunku od drogi krajowej nr 6:
 - obustronne znaki G-1c ze znakiem A-10, z uwagi na bliskość skrzyżowania drogi powiatowej z drogą krajową, ustawione w odległości 6,0 m od skrajnej szyny torów; stwierdzono brak tabliczek T-1 z podaniem rzeczywistej odległości do miejsca skrzyżowania wymaganych przepisami pkt 2.1.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych,
 - słupki U-1a, po obu stronach ustawione w nieodpowiednich odległościach – od 1,5 m do 2,0 m (powinno być co 3 m), słupki ustawione w odległości 2,5 m od szyn torów (minimalna odległość ustawienia wynosi 4,0 m)¹⁶,
 - oznakowanie poziome - linia P-12 - nie posiadała wymaganego znaku P-16 napisu „STOP” - co było niezgodne z przepisami § 81 pkt 4 lit. c rozporządzenia ws. skrzyżowań,
 - znak A-10 nie posiadał znaku bezpieczeństwa „B” (wymóg art. 10 Prawa budowlanego oraz pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia ws. znaków drogowych), a tarcza była odrapana i pocięta,
 - tarcza znaku G-1a wyprodukowana w 2002 r. wymaga wymiany¹⁷.

Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowano w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 267-275)

Skrzyżowanie drogi nr 4112Z Kliniska – Tarnowo w miejscowości Kliniska z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port.

Skrzyżowanie zlokalizowane w terenie zabudowanym. Dopuszczalna prędkość na drodze 40 km/h, szerokość drogi na dojazdach 5,5 m. Nawierzchnia drogi bitumiczna. Droga posiadała częściowe odwodnienie w postaci wpustów ulicznych – po stronie kierunku od centrum miejscowości Kliniska. Na pozostałym obszarze brak odwodnienia. Spływ wód opadowych odbywał się w sposób powierzchniowy – w kierunku poboczy gruntowych. Ciągi piesze, z kierunku od drogi krajowej nr 3 (DK3), zlokalizowano na początkowym odcinku po stronie prawej. Następnie na wysokości znaku G-1b chodnik przeprowadzono na stronę lewą. W obszarze przejazdu kolejowego ciąg pieszy znajdował się po stronie lewej. Na dalszym odcinku, w kierunku centrum Klinisk usytuowano obustronne chodniki. Obszar

przejazdu oraz dojazdów oświetlony. Przejazd zakwalifikowany do kategorii A, na którym ruch drogowy obsługiwany jest przy pomocy urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni. Ogólny stan nawierzchni na dojazdach w klasie A. Wyjątek stanowił odcinek drogi z kierunku od DK3 (od skrajnej szyny do wysokości rogatek – styk terenu zarządcy kolei i zarządcy drogi). Na styku nawierzchni w pasie drogi powiatowej a nawierzchni w pasie kolejowym uszkodzenie nawierzchni w postaci spękania poprzecznego. Na międzytorzu nawierzchnia bitumiczna, na której utworzyły się wykruszenia powierzchniowe oraz wyboje. Przestrzenie pomiędzy szynami wypełniono bardzo dobrej jakości płytami betonowymi przejazdowymi. Przejazd, w granicach pasa kolejowego posiadał poszerzenie dla pieszych.

W zakresie oznakowania znakami drogowymi stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w kierunku od drogi krajowej nr 3:
 - brak słupków U-1a po długości drogi¹⁶,
 - zanikające oznakowanie poziome na dojeździe – linia P-4, linia P-1e – w ocenie biegłego należy je odmalować.
- b) w kierunku od centrum miejscowości Kliniska:
 - brak słupków U-1a po wymaganej długości drogi¹⁶,
 - zanikające oznakowanie poziome na dojeździe – linia P-4 i linia P-1e – w ocenie biegłego należy je odmalować.

Tarcze znaków A-9 i G-1c z kierunku od DK3 obrócone, kąt ustawienia w stosunku do drogi nieodpowiedni. Tarcza znaku G-1c z kierunku od centrum Klinisk odrapana i luźno zamocowana, przez co kąt ustawienia tarczy w stosunku do drogi nieodpowiedni. Widoczność dla pojazdu dojeżdżającego do przejazdu kolejowo – drogowego zachowana w obu kierunkach.

(dowód: akta kontroli str. 276-286)

1.5. Skargi i wnioski

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

W dniu 31.08.2015 r. wpłynęło do Starostwa pismo od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie w zakresie stwierdzonych braków w oznakowaniu na 2 drogach powiatowych, stwierdzonych w wyniku kontroli prowadzonej przez zarządcę kolei. W dniu 10.09.2015 r. Dyrektor Wydziału DP w odpowiedzi na powyższe pismo, poinformował zarządcę kolei, że na drogach będących w zarządzie Starosty znaki zostaną wymienione, oraz że jedna droga, na której odnotowano brak stosownego oznakowania, jest drogą gminną.

(dowód: akta kontroli str. 84-89)

1.6. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowych.

W latach 2013-2014 Wydział DP dokonał pomiarów natężenia ruchu drogowego na 14 z 16 dróg, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowe. Pomiary dokonywane były za okres 2 pełnych dób. W pomiarach uwzględniano: rowery, motocykle, samochody: osobowe, dostawcze, ciężarowe bez przyczepy, ciężarowe z przyczepą, autobusy, ciągniki rolnicze. Średnie dobowe natężenie ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym stanowiło średnią arytmetyczną wszystkich ww. pojazdów z pomiarów za okres 2 dób. Wyniki pomiarów Wydział DP każdorazowo przekazywał zarządcy kolei.

(dowód: akta kontroli str. 303-330)

Termin przeprowadzenia pomiarów w 2016 r. został ustalony z zarządcą kolei na okres wrzesień-październik.

(dowód: akta kontroli str. 305)

Na 2 przejazdach kolejowo-drogowych, znajdujących się na drogach powiatowych nr 4183Z Krzywice – Przypółsko i nr 4165Z Wyszomierz – Długoleka, Wydział DP nie prowadził pomiarów natężenia ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 303-304)

1.7. Stan techniczny kładek nad torami oraz przejść podziemnych pod liniami kolejowymi.

W badanym okresie Starostwo nie posiadało w swoim władaniu kładek nad torami i przejść podziemnych pod liniami kolejowymi.

(dowód: akta kontroli str. 84-87)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Starostwa w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Dla 11 z 13 dróg powiatowych, w których ciągu zlokalizowane były przejazdy drogowo-kolejowe, zarządca dróg nie prowadził ksiąg obiektu budowlanego lub ksiąg drogi, czym nie wypełnił obowiązku określonego w art. 64 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 90-91, 181-296)

Zgodnie z art. 64 ust. 1 i ust. 2 pkt. 3 Prawa budowlanego zarządca jest obowiązany prowadzić dla każdego obiektu budowlanego ksiągę obiektu budowlanego lub dla dróg i obiektów mostowych ksiągę drogi lub obiektu mostowego na podstawie przepisów o drogach publicznych.

Dyrektor Wydziału DP Bogusław Zaborowski wyjaśnił, że: Starostwo powiatowe jest w trakcie opracowywania pełnej ewidencji posiadanych dróg (...). Do dnia dzisiejszego opracowano 38 ksiągę drogi o łącznej długości ponad 300 km. (...) w pierwszej kolejności zlecone zostały opracowania stosownych dokumentów na drogach o dużym znaczeniu dla komunikacji w powiecie. Niestety przejazdy kolejowe w przypadku powiatu goleniowskiego na ogół znajdują się na drogach bocznych niezbyt ważnych (...). Co roku staramy się wyasygnować dodatkowe środki by wykonywać następne etapy ewidencji dróg. Kolejna tura przewidziana jest do realizacji po zakończeniu prac remontowych, tj. w miesiącach jesiennych.

(dowód: akta kontroli str. 90-91)

2. W badanym okresie (do 17.05.2016 r.) nie przeprowadzono kontroli okresowych rocznych i rozszerzonych pięcioletnich dla 13 dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na drogach powiatowych, czym nie wypełniono obowiązku określonego w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 84-86)

Zgodnie z art. 62 ust. 4 Prawa budowlanego powyższe kontrole mogą prowadzić osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności.

Starosta wyjaśnił, że: przeglądy 1 roczne jak i 5 letnie dróg odcinków dojazdowych wykonywane są w ramach objazdów dróg przez Kierowników Obwodów Drogowych (brak też z tego powodu dodatkowych protokołów). Kontrole te dokumentowane były w dziennikach objazdów dróg. Kierownicy Obwodów (...) nie posiadają uprawnień drogowych, jedynie przygotowanie zawodowe z zakresu drogownictwa. Ponadto informuję, iż Wydział Dróg (...) nie dysponuje osobami ze stosownymi uprawnieniami, które mogłyby przeprowadzić stosowne przeglądy zgodnie z wymogami ustawowymi. Przeglądy 5 letnie dróg nie były zlecane na zewnątrz z przyczyn finansowych (...). Zarządca (...) skupił się na rzeczach najbardziej

istotnych, tj. obiektach mostowych (...). Przekazywane z budżetu krajowego środki na utrzymanie dróg powiatowych nie są wystarczające.

(dowód: akta kontroli str. 92-94)

Dyrektor Wydziału DP w wyjaśnieniach wskazał, że w 2016 r. udało się wyasygnować środki finansowe na przeprowadzenie kontroli stanu dróg dojazdowych do przejazdów przez osoby zewnętrzne posiadające uprawnienia.

(dowód: akta kontroli str. 86)

W dniu 06.05.2016 r. Zarząd Powiatu zawarł umowę z zewnętrznym podmiotem dotyczącą wykonania przeglądu 13 dróg powiatowych, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowe, stosownie do wymogów określonych w art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego. Termin wykonania określono do dnia 31.05.2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 102-105)

Protokołem zdawczo-odbiorczym w dniu 17.05.2016 r. Dyrektor Wydziału DP odebrał przeglądy podstawowe – roczne dla 13 ww. dróg powiatowych.

(dowód: akta kontroli str. 106-133)

3. W latach 2015-2016 (do dnia 26.04.) Zarządca nie posiadał dla 11 z 13 dróg powiatowych, na których zlokalizowane były przejazdy kolejowe, projektów organizacji ruchu, będących podstawą sytuowania znaków drogowych, czym nie realizowano działań określonych w § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 86-87, 146-166)

Dyrektor Wydziału DP wyjaśnił, że: *Starostwo (...) posiada wykonaną ewidencję oznakowania pionowego w ponad 80% dróg bitumicznych. Prace te wykonywane były mając na uwadze kryterium ważności dróg w systemie komunikacyjnym bądź też w przypadku przebudowy danego odcinka drogi. Przejazdy kolejowe, na których brak jest wykonanych stałych organizacji ruchu znajdują się w większości na drogach o marginalnym znaczeniu komunikacyjnym. (...) oznakowanie dojazdów do przejazdów jest systematycznie kontrolowane i wymieniane w przypadku ich zniszczenia w związku, z czym wszystkie przejazdy kolejowe pomimo braków w dokumentacji są oznakowane w sposób prawidłowy. (...) wszystkie znaki w obrębie skrzyżowań z liniami kolejowymi zostały ustawione przez poprzedniego zarządcę dróg (...) przed rokiem 1999 (...) aktualny zarządca (...) dokonuje od wielu lat jedynie ich wymiany i utrzymania.*

(dowód: akta kontroli str. 84-87)

W dniach: 26.04.2016 r. (2) oraz 05.05.2016 r. (9) zatwierdzono stałe organizacje ruchu dla 11 odcinków dróg, na których znajdowały się przejazdy kolejowe.

(dowód: akta kontroli str. 167-177)

4. Na 10 drogach dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych objętych szczegółowym badaniem (opisanych w pkt 1.4. wystąpienia pokontrolnego), zarządca dróg nie zapewnił oznakowania zgodnego z warunkami zawartymi w załączniku nr 1 rozporządzenia ws. znaków drogowych oraz usytuowania urządzeń optycznego prowadzenia ruchu wymaganego przepisami § 81 rozporządzenia ws. skrzyżowań.

(dowód: akta kontroli str. 181-296)

5. Na 10 skontrolowanych drogach stanowiących dojazd do przejazdów kolejowo-drogowych (opisanych w pkt 1.4. wystąpienia pokontrolnego) w 5 przypadkach stwierdzono niezadawalający stan nawierzchni wymagającej remontu. Zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy o drogach, do obowiązków zarządcy drogi należy utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą.

(dowód: akta kontroli str. 181-296)

W sprawie powyższych nieprawidłowości w oznakowaniu, jak również planów remontów dojazdów do przejazdów kolejowych ocenionych w klasie C, Dyrektor Wydziału DP wyjaśnił, że: (...) Stan oznakowania na przejazdach kolejowych jest kontrolowany na bieżąco, stwierdzone liczne nieprawidłowości nie są spowodowane brakiem stosowanego oznakowania tylko na ogół nieprawidłową jego lokalizacją. Z punktu widzenia kierującego pojazdem nie stanowi wielkiej różnicy czy słupki stoją 100 czy 104 metry od przejazdu, czy znak posiada aprobatę techniczną z tyłu czy nie. Niemniej jednak informuję, iż wszelkie nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów zostaną usunięte, a znaki przestawione. W przypadku wniosków o remont/przebudowę nawierzchni na dojeździe do przejazdu to w związku z faktem, iż wiążą się one z dużym wydatkowaniem środków muszą one zostać przekazane na Zarząd Powiatu celem rozpatrzenia. (...) w planie inwestycyjnym na rok 2016 brak jest pozycji mówiących o przebudowie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych. Planowany jest tylko remont cząstkowy ubytków w nawierzchni.

(dowód: akta kontroli str. 287-302)

W zakresie dokonywania przeglądów sprawdzenia widoczności na dojazdach do przejazdów kolejowych Dyrektor Wydziału DP wyjaśnił, że w 2015 r. dokonywano takich przeglądów, jednak nie dokumentowano kontroli z uwagi na brak stosowanego wymogu. Nie informowano zarządcy kolei. W 2016 r. kontrola została zaplanowana w okresie letnim, o czym zostanie powiadomiony zarządca kolei. Dyrektor dodał, że nie było przypadków, aby Starostwo, jako zarządca dróg występował do zarządcy kolei o usunięcie drzew lub krzewów z terenu kolejowego, jak również zarządca kolei nie występował do Starosty o wydanie decyzji na usunięcie drzew i krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów.

(dowód: akta kontroli str. 287, 302)

6. Na 2 przejazdach kolejowo-drogowych, znajdujących się na drogach powiatowych Zarządca dróg, pomimo obowiązku określonego w § 14 rozporządzenia ws. skrzyżowań, nie prowadził pomiarów natężenia ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 303-304)

Dyrektor Wydziału DP wyjaśnił, że: zarządca kolejowy nigdy nie występował o podanie informacji statystycznych z przejazdów kolejowych na drodze nr 4183Z Krzywice – Przypółsko oraz 4165Z Wyszomierz – Długoleka, w związku z powyższym pomiary nie były prowadzone. Informuję ponadto, iż droga (...) Wyszomierz – Długoleka kończy się na przejeździe kolejowym, a w dalszej jej części występuje zarządca drogi gminnej. Mając na uwadze lepszą sytuację ekonomiczną gminy zarządca drogi przyjął, iż kolej otrzymała takie informacje od gminy. Droga (...) nr 4183Z Krzywice – Przypółsko jest drogą gruntową przebiegającą w dużej mierze przez las. (...) ruch na niej jest marginalny. Ponieważ nigdy nie było wystąpienia o udostępnienie danych o liczbie pojazdów – zarządca drogi skupił się na utrzymaniu oznakowania w dobrym stanie nie wydając dodatkowych środków na badania statystyczne – tym bardziej, iż z doświadczenia wiemy, iż nie przejeżdża tam więcej pojazdów jak 10-20 na dobę.

(dowód: akta kontroli str. 144-145)

W dniu 10.05.2016 r. Burmistrz Nowogardu poinformował¹⁹, że Gmina nie dokonywała pomiaru natężenia ruchu drogowego na przejeździe Wyszomierz – Długoleka. W dniu 11.12.2015 r. otrzymała pismo od zarządcy kolei w sprawie przeprowadzenia takich pomiarów. Poinformowano również, że obecnie prowadzone są rozmowy pomiędzy Starostwem i Gminą dotyczące podpisania

¹⁹ Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 2015 r., poz.1096 ze zm.). Dalej: ustawa o NIK.

porozumienia w sprawie współfinansowania dokonania pomiaru natężenia ruchu drogowego na tym przejeździe.

(dowód: akta kontroli str. 331-332)

Do dnia 25.05.2016 r. Starostwo nie zawarło porozumienia w powyższej sprawie.

(dowód: akta kontroli str. 207, 302)

7. W regulaminie organizacyjnym Starostwa nie zostały przypisane do żadnej komórki zadania z zakresu pełnienia przez Starostę funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Zadania te były wykonywane przez pracowników Wydziału DP.

(dowód: akta kontroli str. 6-42, 68, 92-94)

Zagadnienie to objęte było również kontrolą Wojewody Zachodniopomorskiego, który w dniu 12 maja 2015 r. w wystąpieniu pokontrolnym wydał zalecenie dotyczące uzupełnienia regulaminu organizacyjnego, jak również rozdzielenie zadań wynikających z pełnienia przez Starostę funkcji organu zarządzającego ruchem od zadań zarządcy drogi w sposób niebudzący obaw o niezachowanie obiektywizmu podczas wykonywania obowiązków nałożonych na organ zarządzający ruchem. Do dnia 10 maja 2016 r. zalecenie pokontrolne Wojewody nie zostało wykonane.

(dowód: akta kontroli str. 68)

Starosta wyjaśnił, że: *w najbliższym możliwym czasie ze struktur Wydziału Dróg Powiatowych wydzielony zostanie pracownik merytoryczny, który będzie podlegał bezpośrednio pod Starostę Goleniowskiego, a który m.in. będzie się zajmował sprawami zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych.*

(dowód: akta kontroli str. 92-94)

IV. Wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

Wnioski pokontrolne

1. *Założenie i prowadzenie dla wszystkich dróg powiatowych księzek drogi lub księzek obiektu budowlanego.*
2. *Poddawanie okresowym kontrolom stanu technicznego wszystkich obiektów inżynierskich, stosownie do wymogu art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.*
3. *Oznakowanie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych znakami drogowymi stosownie do wymogów zawartych w załączniku nr 1 rozporządzenia ws. znaków drogowych oraz usytuowania urządzeń optycznego prowadzenia ruchu w sposób zgodny z § 81 rozporządzenia ws. skrzyżowań.*
4. *Właściwe utrzymanie stanu nawierzchni dróg dojazdowych do wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych.*
5. *Prowadzenie pomiarów natężenia ruchu drogowego na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się na drogach powiatowych.*
6. *Wykonanie zalecenia pokontrolnego Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 12.05.2015 r. w zakresie uzupełnienia regulaminu organizacyjnego o zadania wynikające z pełnienia przez Starostę funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych.*

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

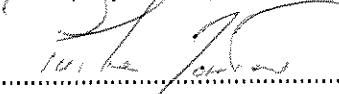
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Szczecin, dnia 30 czerwca 2016 r.

Kontroler
Jarosław Pulka

Specjalista k.p.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

WICE DYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli


.....
podpis
Karolina Winiarczyk-Sitkowska

