

**UCHWAŁA NR /XXXV/17
RADY POWIATU GRODZISKIEGO
z dnia 29 czerwca 2017 r.**

w sprawie rozpatrzenia skargi na Starostę Grodziskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 814 ze zm.) w związku z art. 229 pkt 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) Rada Powiatu Grodziskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Skargę na działanie Starosty Grodziskiego z dnia 16 maja 2017 r. złożoną przez 11 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Sarniej w Podkowie Leśnej na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego, **uznaje się za niezasadną.**

§ 2

Uzasadnienie

W dniu 16 maja 2017 r. mieszkańcy ul. Sarniej w Podkowie Leśnej zostali skargę na Starostę Grodziskiego zarzucając zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego.

Na sesji w dniu 25 maja 2017 r. przekazano przedmiotową skargę, zgodnie z kompetencjami, do Komisji Rewizyjnej w celu przygotowania projektu uchwały w sprawie sposobu rozpatrzenia skargi. Komisja Rewizyjna na posiedzeniu w dniu 13 czerwca 2017 r. zapoznała się z pisemnymi wyjaśnieniami złożonymi przez Naczelnika Wydziału Komunikacji oraz wyjaśnieniami złożonymi w trakcie Komisji przez Naczelnika Wydziału Architektury i Budownictwa. Ponadto Komisja Rewizyjna wyznaczyła skład zespołu kontrolnego w celu zbadania zasadności zarzutów zawartych w skardze.

Zespół kontrolny w składzie: radna Małgorzata Sędzińska, radny Włodzimierz Paluch, w dniu 14 czerwca 2017 r. przeprowadził czynności kontrolne w Wydziale Komunikacji w związku ze skierowaną skargą mieszkańców ul. Sarniej w Podkowie Leśnej.

Na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 21 czerwca 2017 r. przedstawione zostały wyniki czynności kontrolnych zespołu kontrolnego, który ustalił co następuje:

Organ zarządzający ruchem wydaje opinie zgodnie z delegacją ustawową wynikającą z ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wydanych na jej podstawie. W myśl definicji zawartej w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2017, poz. 128 ze zm.) jako drogę twardą należy rozumieć „drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi”. Mając na uwadze fakt, że opinia co do geometrii w projektach budowlanych

wynika z tej samej delegacji ustawowej co definicja drogi twardej Wydział Komunikacji kierował się tą definicją przy sporządzaniu opinii. Ponadto ustalenia między wydziałami Starostwa zakładały wskazywanie przez Wydział Komunikacji ewentualnych wątpliwości, czy zamierzenie budowlane należy rozpatrywać jako budowę czy przebudowę drogi co w dalszym postępowaniu byłoby weryfikowane przez organ architektoniczno-budowlany mający wiedzę co do zgłaszanych wcześniej prac budowlanych na drogach, w tym przypadku weryfikację zgłoszenia z dnia 17 lipca 2013 r. Wskazać należy, że to w kompetencjach organu architektoniczno-budowlanego pozostaje przeanalizowanie zamierzenia budowlanego i wydanie stosownej decyzji. Użycie w opinii Wydziału Komunikacji sformułowania „w ocenie organu jest to budowa drogi” nie miało na celu i nie stanowiło zmiany klasyfikacji zamierzenia budowlanego i nawet mogło nie mieć wpływu na decyzję organu architektoniczno-budowlanego, a jego celem było jedynie wskazanie wątpliwości, które organ architektoniczno-budowlany winien wziąć pod rozwagę. Powyższy zapis zawarty w opinii miał na celu zachowanie spójnego stanowiska Starosty jako organu zarządzającego ruchem i jednocześnie organu architektoniczno-budowlanego. Zapisy te były konsultowane z Wydziałem Architektoniczno-Budowlanym. Takie podejście miało na celu usprawnienie dalszego procedowania spraw tego rodzaju. Jednakże wnioskodawcy potraktowali opinię Wydziału Komunikacji jako zamknięcie drogi do zrealizowania inwestycji, co było założeniem błędnym chociażby z uwagi na możliwość uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.) przez "budowę" należy rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego. Z kolei "przebudowa" w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego (art. 3 pkt 7a) to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Z powyższego wynika, iż o "przebudowie" drogi można mówić jedynie wówczas, jeśli istniała uprzednio droga, która powstała w wyniku wykonania robót budowlanych z użyciem wyrobów budowlanych, a nie droga powstała wskutek samego użytkowania (przejazdu lub przechodu), będąca "drogą" wyłącznie w znaczeniu potocznym. Przy czym, istniejącym uprzednio obiektem budowlanym może być nie tylko konstrukcja z materiałów twardych (np. asfalt), ale też konstrukcja ziemna, co wynika z samej definicji "budowli" zawartej w art. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane (w przypadku dróg np. nawierzchnia ze żwiru, tłucznia usypana i utwardzona na gruncie wyznaczonym jako pas drogowy), powstała w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych. Zatem tylko wcześniejsze wybudowanie drogi w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane pozwala na przyjęcie, że kolejne wykonanie robót na tej drodze stanowi jej przebudowę. Natomiast w przypadku "budowy" drogi brak jest istniejącego wcześniej obiektu budowlanego (z wyjątkiem "rozbudowy" drogi).

Podsumowując, dla ustalenia, czy doszło do "budowy" czy "przebudowy" drogi kluczowe jest to, czy istniejący obiekt służący komunikacji powstał w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych przy użyciu wyrobów budowlanych i dopiero dokonywane są na nim dalsze roboty budowlane, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego (wówczas jest to "przebudowa"), czy też są to pierwsze roboty budowlane prowadzone w celu budowy drogi (wówczas mamy do czynienia z "budową").

Z opisu do projektu (pkt 4 strona 22) wynikało jedynie, że ul. Sarnia posiada nawierzchnię tłuczniową. Nie zawarto informacji jakoby nawierzchnia ta powstała w wyniku procesu budowlanego. Ponadto przytoczone zgłoszenie z dnia 17 lipca 2013 r. dotyczyło tylko fragmentu ul. Sarniej na odcinku od ul. Myśliwskiej do ul. Króliczej, natomiast projekt złożony w roku 2017 zakładał przebudowę całej ul. Sarniej począwszy od ul. Głównej do ul. Lisiej.

Należy także zaznaczyć, że projekt w dalszym ciągu zawiera niezgodności z warunkami technicznymi jak na przykład:

- 1) niedostosowanie szerokości pasów ruchu do warunków określonych w § 15 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którymi szerokość pasów ruchu powinna wynosić 2,75 m dla drogi klasy L tj. odpowiednio dla dwóch pasów ruchu 5,50 m. Przy zastosowaniu rozwiązań uspokajających ruch szerokość jezdni na drodze klasy L może być zmniejszona do 5,00 m (§ 15 ust. 4 w/w rozporządzenia). W stanie projektowanym szerokość jezdni wynosi 4,5 m;
- 2) niezachowanie jednolitej szerokości jezdni, która na kilometrze 0+100.00 na wschód od ul. Głównej i km 0+120.00 na wschód od ul. Myśliwskiej zwęża się do 3,0 m;
- 3) brak pobocza na odcinku od km 0+060.00 do km 0+120.00 na wschód od ul. Głównej i od km 0+100.00 do km 0+140.00 na wschód od ul. Myśliwskiej;
- 4) ulica Sarnia jest drogą klasy L, dla której na terenie zabudowy prędkość projektowa powinna wynosić 30 lub 40 km/h. Projekt przewiduje zastosowanie prędkości projektowej równej 50 km/h bez konkretnego uzasadnienia;
- 5) projektowane włączenia ulic winny być wykonane zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie a w szczególności z zachowaniem normatywnych łuków kołowych i wymaganej widoczności.

Podkreślając powtarzający się w projektach problem polegający na braku zaprojektowania dowiązywania przebudowywanych ulic do innych dróg wskazać należy, że takie podejście budzi wątpliwości. Wykonanie dróg twardych powoduje powstawanie nowej sytuacji drogowo-ruchowej i bardzo ważnym aspektem jest, żeby takie powiązania dróg twardych spełniały wymogi dotyczące geometrii, a w dalszych krokach umożliwiały bezpieczne zorganizowanie na nich ruchu.

Niewykonanie skrzyżowań zgodnie z warunkami technicznymi może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.

W związku z tym, że takie podejście polegające na wskazywaniu wątpliwości organu zarządzającego ruchem co do zamierzenia inwestycyjnego wzbudziło tyle zastrzeżeń Wydział Komunikacji wydał w dniu 14 kwietnia 2017 r. korektę opinii dla ul. Sarniej, w której ograniczył się jedynie do oceny geometrii mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i wycofał się z podejmowania oceny, czy dana inwestycja dotyczy budowy czy przebudowy. Zagadnienia dotyczące zamierzenia budowlanego będą podlegały wyłącznie ocenie organu architektoniczno-budowlanego.

Należy zauważyć, że kwestia nadzoru Starosty nad pracą Wydziału Komunikacji była wnikliwie analizowana w związku ze złożoną skargą z dnia 22 listopada 2016 r., która uchwałą nr 222/XXVIII/17 Rady Powiatu Grodzkiego z dnia 26 stycznia 2017 r. została uznana za niezasadną. Badając wówczas te zagadnienia Komisja Rewizyjna ustaliła, iż działania nadzorcze Starosty koncentrują się przede wszystkim na wynikających z obowiązku wykonywania zadań związanych z wdrożonym System Zarządzania Jakością ISO, kontroli

zarządczej oraz audytu wewnętrznego i są realizowane prawidłowo. Działania nadzorcze Starosty nadal wykonywane są w sposób właściwy i nie budzący zastrzeżeń. Potwierdza to chociażby audyt przeprowadzony w dniu 15 lutego 2017 r. przez firmę zewnętrzną BSI, w wyniku którego nie podniesiono żadnych niezgodności z normą ISO 9001:2008. Ponadto, zgodnie z ustawą o finansach publicznych realizowana jest kontrola zarządcza, jak również audyty wewnętrzne w oparciu o umowy zawarte z audytorem zewnętrznym.

Reasumując, zarzuty mieszkańców ul. Sarniej w Podkowie Leśnej są bezpodstawne.

W wyniku przeprowadzonych czynności wyjaśniających i kontrolnych Przewodniczący Komisji Rewizyjnej sformułował i poddał pod głosowanie wniosek o następującej treści: „Skargę na działanie Starosty Grodzkiego z dnia 16 maja 2017 r. złożoną przez 11 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Sarniej w Podkowie Leśnej na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodzkiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodzkiego, **uznaje się za niezasadną**”.

Komisja Rewizyjna przyjęła wniosek jednogłośnie uznając skargę za niezasadną.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Powiatu Grodzkiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Sprawdzono pod względem
formalno-prawnym

22.06.2017.
data

**UCHWAŁA NR /XXXV/17
RADY POWIATU GRODZISKIEGO
z dnia 29 czerwca 2017 r.**

w sprawie rozpatrzenia skargi na Starostę Grodziskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 814 ze zm.) w związku z art. 229 pkt 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) Rada Powiatu Grodziskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Skargę na działanie Starosty Grodziskiego z dnia 11 maja 2017 r. złożoną przez radnego Miasta Podkowa Leśna Pana Grzegorza Smolińskiego na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego, **uznaje się za niezasadną.**

§ 2

Uzasadnienie

W dniu 11 maja 2017 r. radny Miasta Podkowa Leśna Pan Grzegorz Smoliński złożył skargę na Starostę Grodziskiego zarzucając zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego. Skarga dotyczy ul. Głogów w Podkowie Leśnej.

Na sesji w dniu 25 maja 2017 r. przekazano przedmiotową skargę, zgodnie z kompetencjami, do Komisji Rewizyjnej w celu przygotowania projektu uchwały w sprawie sposobu rozpatrzenia skargi. Komisja Rewizyjna na posiedzeniu w dniu 13 czerwca 2017 r. zapoznała się z pisemnymi wyjaśnieniami złożonymi przez Naczelnika Wydziału Komunikacji oraz wyjaśnieniami złożonymi w trakcie Komisji przez Naczelnika Wydziału Architektury i Budownictwa. Ponadto Komisja Rewizyjna wyznaczyła skład zespołu kontrolnego w celu zbadania zasadności zarzutów zawartych w skardze.

Zespół kontrolny w składzie: radna Małgorzata Sędzińska, radny Włodzimierz Paluch, w dniu 14 czerwca 2017 r. przeprowadził czynności kontrolne w Wydziale Komunikacji w związku ze skierowaną skargą radnego Miasta Podkowa Leśna Pana Grzegorza Smolińskiego.

Na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 21 czerwca 2017 r. przedstawione zostały wyniki czynności kontrolnych zespołu kontrolnego, który ustalił co następuje:

Organ zarządzający ruchem wydaje opinie zgodnie z delegacją ustawową wynikającą z ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wydanych na jej podstawie. W myśl definicji zawartej w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 128 ze zm.) jako drogę twardą należy rozumieć „drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami

gruntowymi". Mając na uwadze fakt, że opinia co do geometrii w projektach budowlanych wynika z tej samej delegacji ustawowej co definicja drogi twardej Wydział Komunikacji uznał za zasadne kierowanie się tą definicją przy sporządzaniu opinii. Ustalenia między wydziałami Starostwa zakładały wskazywanie przez Wydział Komunikacji ewentualnych wątpliwości, czy zamierzenie budowlane należy rozpatrywać jako budowę czy przebudowę drogi co w dalszym postępowaniu byłoby weryfikowane przez organ architektoniczno-budowlany mający wiedzę co do zgłaszanych wcześniej prac budowlanych na drogach. Wskazać należy, że to w kompetencjach organu architektoniczno-budowlanego pozostaje przeanalizowanie zamierzenia budowlanego i wydanie stosownej decyzji. Użycie w opinii sformułowania „w ocenie organu jest to budowa drogi” nie miało na celu i nie stanowiło zmiany klasyfikacji zamierzenia budowlanego i nawet mogło nie mieć wpływu na decyzję organu architektoniczno-budowlanego, a jego celem było jedynie wskazanie wątpliwości, które organ architektoniczno-budowlany winien wziąć pod rozwagę. Powyższy zapis zawarty w opinii miał na celu zachowanie spójnego stanowiska starosty jako organu zarządzającego ruchem i jednocześnie organu architektoniczno-budowlanego. Zapisy te były konsultowane z Wydziałem Architektoniczno-Budowlanym. Takie podejście miało na celu usprawnienie dalszego procedowania sprawy. Jednakże wnioskodawcy potraktowali opinię Wydziału Komunikacji jako zamknięcie drogi do zrealizowania inwestycji, co było założeniem błędnym chociażby z uwagi na możliwość uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Odnosząc się do zarzutu, że przy zatwierdzaniu projektu stałej organizacji ruchu na ul. Głogów w 2011 r. w opisie do projektu widniał zapis, że ul. Głogów posiada nawierzchnię tłuczniową wskazać należy, iż zapis ten nie determinował sposobu rozpatrzenia tego projektu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oznakowanie pionowe stosuje się na drogach twardych jak również gruntowych, gdy jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu organ kieruje się przede wszystkim bezpieczeństwem i nie ma przy tym obowiązku weryfikacji, kiedy powstała dana droga i w jaki sposób.

Dopiero w trakcie procedury dotyczącej przebudowy drogi, organ architektoniczno-budowlany weryfikuje, czy utwardzenie drogi powstało w wyniku procesu budowlanego i w tym zakresie podejmuje stosowne decyzje.

Wskazać należy również, iż złożona w 2017 r. do zaopiniowania dokumentacja nie zawierała żadnego opisu, z którego wynikałoby, że ul. Głogów posiada nawierzchnię tłuczniową powstałą w wyniku procesu budowlanego. Zawierała jedynie załącznik mapowy, na którym ul. Głogów oznaczona jest jako j.gr. czyli jezdnia gruntowa.

To obowiązkiem projektanta jest sporządzić część opisową do składanego do zaopiniowania projektu budowy czy też przebudowy drogi. Uwzględniając aspekty podniesione w skardze wskazać należy, że projekt w dalszym ciągu zawiera niezgodności z warunkami technicznymi jak na przykład zlokalizowanie zjazdu publicznego na skrzyżowaniu ul. Głogów z ul. Irysową, co jest niezgodne z § 113 ust. 7 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wątpliwości budzi również widoczność na projektowanych skrzyżowaniach.

Wskazując na powtarzający się w projektach problem polegający na braku zaprojektowania dowiązywania przebudowywanych ulic do innych dróg wskazać należy, że takie podejście budzi wątpliwości. Wykonanie dróg twardych powoduje powstawanie nowej sytuacji drogowej i bardzo ważnym aspektem jest, żeby takie powiązania dróg twardych spełniały wymogi dotyczące geometrii, a w dalszych krokach umożliwiały bezpieczne zorganizowanie na nich ruchu.

Niewykonanie skrzyżowań zgodnie z warunkami technicznymi może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.) przez "budowę" należy rozumieć wykonywanie obiektu

budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego. Z kolei "przebudowa" w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego (art. 3 pkt 7a) to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Z powyższego wynika, iż o "przebudowie" drogi można mówić jedynie wówczas, jeśli istniała uprzednio droga, która powstała w wyniku wykonania robót budowlanych z użyciem wyrobów budowlanych, a nie droga powstała wskutek samego użytkowania (przejazdu lub przechodu), będąca "drogą" wyłącznie w znaczeniu potocznym. Przy czym, istniejącym uprzednio obiektem budowlanym może być nie tylko konstrukcja z materiałów twardych (np. asfalt), ale też konstrukcja ziemna, co wynika z samej definicji "budowli" zawartej w art. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane (w przypadku dróg np. nawierzchnia ze żwiru, tłucznia usypana i utwardzona na gruncie wyznaczonym jako pas drogowy), powstała w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych. Zatem tylko wcześniejsze wybudowanie drogi w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane pozwala na przyjęcie, że kolejne wykonanie robót na tej drodze stanowi jej przebudowę. Natomiast w przypadku "budowy" drogi brak jest istniejącego wcześniej obiektu budowlanego (z wyjątkiem "rozbudowy" drogi).

Podsumowując, dla ustalenia, czy doszło do "budowy" czy "przebudowy" drogi kluczowe jest to, czy istniejący obiekt służący komunikacji powstał w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych przy użyciu wyrobów budowlanych i dopiero dokonywane są na nim dalsze roboty budowlane, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego (wówczas jest to "przebudowa"), czy też są to pierwsze roboty budowlane prowadzone w celu budowy drogi (wówczas mamy do czynienia z "budową").

W związku z tym, że takie podejście polegające na wskazywaniu wątpliwości organu zarządzającego ruchem co do zamierzenia inwestycyjnego wzbudziło tyle zastrzeżeń zagadnienia te będą podlegały wyłącznie ocenie organu architektoniczno-budowlanego, natomiast opinie organu zarządzającego ruchem, tj. Wydziału Komunikacji będą ograniczały się jedynie do oceny geometrii mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy zauważyć, iż kwestia nadzoru Starosty nad pracą Wydziału Komunikacji była wnikliwie analizowana w związku ze złożoną skargą z dnia 22 listopada 2016 r., która uchwałą nr 222/XXVIII/17 Rady Powiatu Grodzkiego z dnia 26 stycznia 2017 r. została uznana za niezasadną. Badając wówczas te zagadnienia Komisja Rewizyjna ustaliła, iż działania nadzorcze Starosty koncentrują się przede wszystkim na wynikających z obowiązku wykonywania zadań związanych z wdrożonym System Zarządzania Jakością ISO, kontroli zarządczej i audytu wewnętrznego i są realizowane prawidłowo. Działania nadzorcze Starosty nadal realizowane są w sposób właściwy i nie budzący zastrzeżeń.

Potwierdza to chociażby audyt przeprowadzony w dniu 15 lutego 2017 r. przez firmę zewnętrzną BSI, w wyniku którego nie podniesiono żadnych niezgodności z normą ISO 9001:2008. Ponadto zgodnie z ustawą o finansach publicznych realizowana jest kontrola zarządcza, jak również audyty wewnętrzne w oparciu o umowy zawarte z audytorem zewnętrznym.

Reasumując, zarzuty podniesione przez radnego Miasta Podkowa Leśna Pana Grzegorza Smolińskiego są bezpodstawne.

W wyniku przeprowadzonych czynności wyjaśniających i kontrolnych Przewodniczący Komisji Rewizyjnej sformułował i poddał pod głosowanie wniosek o następującej treści: „Skargę na działanie Starosty Grodziskiego z dnia 11 maja 2017 r. złożoną przez radnego Miasta Podkowa Leśna Pana Grzegorza Smolińskiego na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego, **uznaje się za niezasadną**”.

Komisja Rewizyjna przyjęła wniosek jednogłośnie uznając skargę za niezasadną.

§ 3


Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Powiatu Grodziskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Sprawdzono pod względem¹
formalno-prawnym

22.06.2017.
data



**UCHWAŁA NR /XXXV/17
RADY POWIATU GRODZISKIEGO
z dnia 29 czerwca 2017 r.**

w sprawie rozpatrzenia skargi na Starostę Grodziskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 814 ze zm.) w związku z art. 229 pkt 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) Rada Powiatu Grodziskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Skargę na działanie Starosty Grodziskiego z dnia 11 maja 2017 r. złożoną przez 12 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Storczyków w Podkowie Leśnej na zaniechanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego, **uznaje się za niezasadną.**

§ 2

Uzasadnienie

W dniu 11 maja 2017 r. mieszkańcy ul. Storczyków w Podkowie Leśnej zostali skargę na Starostę Grodziskiego zarzucając zaniechanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego.

Na sesji w dniu 25 maja 2017 r. przekazano przedmiotową skargę, zgodnie z kompetencjami, do Komisji Rewizyjnej w celu przygotowania projektu uchwały w sprawie sposobu rozpatrzenia skargi. Komisja Rewizyjna na posiedzeniu w dniu 13 czerwca 2017 r. zapoznała się z pisemnymi wyjaśnieniami złożonymi przez Naczelnika Wydziału Komunikacji oraz wyjaśnieniami złożonymi w trakcie Komisji przez Naczelnika Wydziału Architektury i Budownictwa. Ponadto Komisja Rewizyjna wyznaczyła skład zespołu kontrolnego w celu zbadania zasadności zarzutów zawartych w skardze.

Zespół kontrolny w składzie: radna Małgorzata Sędzińska, radny Włodzimierz Paluch, w dniu 14 czerwca 2017 r. przeprowadził czynności kontrolne w Wydziale Komunikacji w związku ze skierowaną skargą mieszkańców ul. Storczyków w Podkowie Leśnej.

Na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 21 czerwca 2017 r. przedstawione zostały wyniki czynności kontrolnych zespołu kontrolnego, który ustalił co następuje:

Organ zarządzający ruchem wydaje opinie zgodnie z delegacją ustawową wynikającą z ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wydanych na jej podstawie. W myśl definicji zawartej w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2017, poz. 128 ze zm.) jako drogę twardą należy rozumieć „drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi”. Mając na uwadze fakt, że opinia co do geometrii w projektach budowlanych

wynika z tej samej delegacji ustawowej co definicja drogi twardej Wydział Komunikacji kierował się tą definicją przy sporządzaniu opinii. Ustalenia między wydziałami Starostwa zakładały wskazywanie przez Wydział Komunikacji ewentualnych wątpliwości czy zamierzenie budowlane należy rozpatrywać jako budowę czy przebudowę drogi co w dalszym postępowaniu byłoby weryfikowane przez organ architektoniczno-budowlany mający wiedzę co do zgłaszanych wcześniej prac budowlanych na drogach w tym przypadku zgłoszenia z dnia 16 czerwca 2014 r. Wskazać należy, że to w kompetencjach organu architektoniczno-budowlanego pozostaje przeanalizowanie zamierzenia budowlanego i wydanie stosownej decyzji. Użycie w opinii sformułowania „w ocenie organu jest to budowa drogi” nie miało na celu i nie stanowiło zmiany klasyfikacji zamierzenia budowlanego i nawet mogło nie mieć wpływu na decyzję organu architektoniczno-budowlanego, a jego celem było jedynie wskazanie wątpliwości, które organ architektoniczno-budowlany winien wziąć pod rozwagę. Powyższy zapis zawarty w opinii miał na celu zachowanie spójnego stanowiska Starosty jako organu zarządzającego ruchem i jednocześnie organu architektoniczno-budowlanego. Zapisy te były konsultowane z Wydziałem Architektoniczno-Budowlanym. Takie podejście miało na celu usprawnienie dalszego procedowania sprawy. Jednakże wnioskodawcy potraktowali opinię Wydziału Komunikacji jako zamknięcie drogi do zrealizowania inwestycji, co było założeniem błędnym chociażby z uwagi na możliwość uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.) przez "budowę" należy rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego. Z kolei "przebudowa" w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego (art. 3 pkt 7a) to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Z powyższego wynika, iż o "przebudowie" drogi można mówić jedynie wówczas, jeśli istniała uprzednio droga, która powstała w wyniku wykonania robót budowlanych z użyciem wyrobów budowlanych, a nie droga powstała wskutek samego użytkowania (przejazdu lub przechodu), będąca "drogą" wyłącznie w znaczeniu potocznym. Przy czym, istniejącym uprzednio obiektem budowlanym może być nie tylko konstrukcja z materiałów twardych (np. asphalt), ale też konstrukcja ziemna, co wynika z samej definicji "budowli" zawartej w art. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane (w przypadku dróg np. nawierzchnia ze żwiru, tłucznia usypana i utwardzona na gruncie wyznaczonym jako pas drogowy), powstała w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych. Zatem tylko wcześniejsze wybudowanie drogi w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane pozwala na przyjęcie, że kolejne wykonanie robót na tej drodze stanowi jej przebudowę. Natomiast w przypadku "budowy" drogi brak jest istniejącego wcześniej obiektu budowlanego (z wyjątkiem "rozbudowy" drogi).

Podsumowując, dla ustalenia, czy doszło do "budowy" czy "przebudowy" drogi kluczowe jest to, czy istniejący obiekt służący komunikacji powstał w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych przy użyciu wyrobów budowlanych i dopiero dokonywane są na nim dalsze roboty budowlane, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego (wówczas jest to "przebudowa"), czy też są to pierwsze roboty budowlane prowadzone w celu budowy drogi (wówczas mamy do czynienia z "budową").

Wskazać należy również, że złożona do zaopiniowania dokumentacja nie zawierała żadnego opisu, z którego wynikałoby, że ul. Storczyków posiada nawierzchnię tłuczniową powstałą w wyniku procesu budowlanego. Zawierała jedynie załącznik mapowy, na którym w części ul. Storczyków oznaczona jest jako j.gr., czyli jezdnia gruntowa, a na drugim odcinku oznaczona jest jako j.zw., czyli jezdnia ziemna wzmocniona. Należy podkreślić, że zgłoszenie z dnia 16 czerwca 2014 r. dotyczące przebudowy ul. Storczyków polegające na utwardzeniu nawierzchni gruntowej tłuczniem kamiennym dotyczyło odcinka od ul. Sasanek do ul. Jana Pawła II, natomiast opinia wydana w 2017 r. dotyczyła odcinka od ul. Kwiatowej do ul. Jana Pawła II.

To obowiązkiem projektanta jest sporządzić część opisową do składanego do zaopiniowania projektu budowy czy też przebudowy drogi. Stwierdzić należy, że projekt w dalszym ciągu zawiera niezgodności z warunkami technicznymi jak na przykład nienormatywne promienie łuków kołowych, o których mowa w § 71 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, gdzie zaprojektowano promień R-3,5 m przy normatywnej wartości wynoszącej R-6 m. Wątpliwości budzi również widoczność na projektowanych skrzyżowaniach.

Z uwagi na powtarzający się w projektach problem polegający na braku zaprojektowania dowiązywania przebudowywanych ulic do innych dróg wskazać należy, że takie podejście budzi wątpliwości. Wykonanie dróg twardych powoduje powstawanie nowej sytuacji drogowo-ruchowej i bardzo ważnym aspektem jest, żeby takie powiązania dróg twardych spełniały wymogi dotyczące geometrii, a w dalszych krokach umożliwiały bezpieczne zorganizowanie na nich ruchu.

Niewykonanie skrzyżowań zgodnie z warunkami technicznymi może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.

W związku z tym, że dotychczasowe podejście polegające na wskazywaniu wątpliwości organu zarządzającego ruchem co do zamierzenia inwestycyjnego wzbudziło tyle zastrzeżeń zagadnienia te będą podlegały wyłącznie ocenie organu architektoniczno-budowlanego natomiast opinie organu zarządzającego ruchem, tj. Wydziału Komunikacji będą ograniczały się jedynie do oceny geometrii mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy zauważyć, że kwestia nadzoru Starosty nad pracą Wydziału Komunikacji była wnikliwie analizowana w związku ze złożoną skargą z dnia 22 listopada 2016 r., która uchwałą nr 222/XXVIII/17 Rady Powiatu Grodzkiego z dnia 26 stycznia 2017 r. została uznana za niezasadną. Badając wówczas te zagadnienia Komisja Rewizyjna ustaliła, iż działania nadzorcze Starosty koncentrują się przede wszystkim na wynikających z obowiązku wykonywania zadań związanych z wdrożonym System Zarządzania Jakością ISO, kontroli zarządczej i audytu wewnętrznego i są realizowane prawidłowo. Działania nadzorcze Starosty nadal realizowane są w sposób właściwy i nie budzący zastrzeżeń.

Potwierdza to chociażby audyt przeprowadzony w dniu 15 lutego 2017 r. przez firmę zewnętrzną BSI, w wyniku którego nie podniesiono żadnych niezgodności z normą ISO 9001:2008. Ponadto, zgodnie z ustawą o finansach publicznych realizowana jest kontrola zarządcza, jak również audyty wewnętrzne w oparciu o umowy zawarte z audytorem zewnętrznym.

Reasumując, zarzuty mieszkańców ul. Storczyków w Podkowie Leśnej są bezpodstawne. W wyniku przeprowadzonych czynności wyjaśniających i kontrolnych Przewodniczący Komisji Rewizyjnej sformułował i poddał pod głosowanie wnioski o następującej treści: „Skargę na działanie Starosty Grodzkiego z dnia 11 maja 2017 r. złożoną przez 12 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Storczyków w Podkowie Leśnej na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodzkiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodzkiego, **uznaje się za niezasadną**”.

Komisja Rewizyjna przyjęła wniosek jednogłośnie uznając skargę za niezasadną.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Powiatu Grodziskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Sprawdzono pod względem¹
formalno-prawnym

22.06.2017
data 

**UCHWAŁA NR /XXXV/17
RADY POWIATU GRODZISKIEGO
z dnia 29 czerwca 2017 r.**

w sprawie rozpatrzenia skargi na Starostę Grodziskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 814 ze zm.) w związku z art. 229 pkt 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) Rada Powiatu Grodziskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Skargę na działanie Starosty Grodziskiego z dnia 05 maja 2017 r. złożoną przez 13 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Cichej w Podkowie Leśnej na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego, **uznaje się za niezasadną.**

§ 2

Uzasadnienie

W dniu 08 maja 2017 r. mieszkańcy ul. Cichej w Podkowie Leśnej zostali sкарge na Starostę Grodziskiego zarzucając zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodziskiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodziskiego.

Na sesji w dniu 25 maja 2017 r. przekazano przedmiotową skargę, zgodnie z kompetencjami, do Komisji Rewizyjnej w celu przygotowania projektu uchwały w sprawie sposobu rozpatrzenia skargi. Komisja Rewizyjna na posiedzeniu w dniu 13 czerwca 2017 r. zapoznała się z pisemnymi wyjaśnieniami złożonymi przez Naczelnika Wydziału Komunikacji oraz wyjaśnieniami złożonymi w trakcie Komisji przez Naczelnika Wydziału Architektury i Budownictwa. Ponadto Komisja Rewizyjna wyznaczyła skład zespołu kontrolnego w celu zbadania zasadności zarzutów zawartych w skardze.

Zespół kontrolny w składzie: radna Małgorzata Sędzińska, radny Włodzimierz Paluch, w dniu 14 czerwca 2017 r. przeprowadził czynności kontrolne w Wydziale Komunikacji w związku ze skierowaną skargą mieszkańców ul. Cichej w Podkowie Leśnej.

Na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej w dniu 21 czerwca 2017 r. przedstawione zostały wyniki czynności kontrolnych zespołu kontrolnego, który ustalił, co następuje:

Organ zarządzający ruchem wydaje opinie zgodnie z delegacją ustawową wynikającą z ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeń wydanych na jej podstawie. W myśl definicji zawartej w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 128 ze zm.) jako drogę twardą należy rozumieć „drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi”. Mając na uwadze fakt, że opinia co do geometrii w projektach budowlanych

wynika z tej samej delegacji ustawowej co definicja drogi twardej Wydział Komunikacji kierował się tą definicją przy sporządzaniu opinii. Ustalenia między wydziałami Starostwa zakładały wskazywanie przez Wydział Komunikacji ewentualnych wątpliwości czy zamierzenie budowlane należy rozpatrywać jako budowę czy przebudowę drogi co w dalszym postępowaniu byłoby weryfikowane przez organ architektoniczno-budowlany mający wiedzę co do zgłaszanych wcześniej prac budowlanych na drogach, w tym przypadku weryfikację zgłoszenia z dnia 17 lipca 2013 r. Podkreślić należy, że to w kompetencjach organu architektoniczno-budowlanego pozostaje przeanalizowanie zamierzenia budowlanego i wydanie stosownej decyzji. Użycie w opinii sformułowania „w ocenie organu jest to budowa drogi” nie miało na celu i nie stanowiło zmiany klasyfikacji zamierzenia budowlanego i nawet mogło nie mieć wpływu na decyzję organu architektoniczno-budowlanego, a jego celem było jedynie wskazanie wątpliwości, które organ architektoniczno-budowlany winien wziąć pod rozwagę. Powyższy zapis zawarty w opinii miał na celu zachowanie spójnego stanowiska Starosty jako organu zarządzającego ruchem i jednocześnie organu architektoniczno-budowlanego. Zapisy te były konsultowane z Wydziałem Architektoniczno-Budowlanym. Takie podejście miało na celu usprawnienie dalszego procedowania sprawy. Jednakże wnioskodawcy potraktowali opinię Wydziału Komunikacji jako zamknięcie drogi do zrealizowania inwestycji, co było założeniem błędnym chociażby z uwagi na możliwość uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.) przez "budowę" należy rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego. Z kolei "przebudowa" w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego (art. 3 pkt 7a) to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Z powyższego wynika, iż o "przebudowie" drogi można mówić jedynie wówczas, jeśli istniała uprzednio droga, która powstała w wyniku wykonania robót budowlanych z użyciem wyrobów budowlanych, a nie droga powstała wskutek samego użytkowania (przejazdu lub przechodu), będąca "drogą" wyłącznie w znaczeniu potocznym. Przy czym, istniejącym uprzednio obiektem budowlanym może być nie tylko konstrukcja z materiałów twardych (np. asfalt), ale też konstrukcja ziemna, co wynika z samej definicji "budowli" zawartej w art. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane (w przypadku dróg np. nawierzchnia ze żwiru, tłucznia usypana i utwardzona na gruncie wyznaczonym jako pas drogowy), powstała w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych. Zatem tylko wcześniejsze wybudowanie drogi w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane pozwala na przyjęcie, że kolejne wykonanie robót na tej drodze stanowi jej przebudowę. Natomiast w przypadku "budowy" drogi brak jest istniejącego wcześniej obiektu budowlanego (z wyjątkiem "rozbudowy" drogi).

Podsumowując, dla ustalenia, czy doszło do "budowy" czy "przebudowy" drogi kluczowe jest to, czy istniejący obiekt służący komunikacji powstał w wyniku przeprowadzenia robót budowlanych przy użyciu wyrobów budowlanych i dopiero dokonywane są na nim dalsze roboty budowlane, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego (wówczas jest to "przebudowa"), czy też są to pierwsze roboty budowlane prowadzone w celu budowy drogi (wówczas mamy do czynienia z "budową").

Podkreślenia wymaga, że projekt złożony w 2013 r. znacząco różni się od złożonego w roku 2017 (projekty te były opracowane przez dwa różne biura projektowe), a mianowicie:

Projekt opiniowany w 2013 r.:

- 1) zakłada wykonanie chodnika,
- 2) nie zawiera skrzyżowania wyniesionego i progów zwalniających,
- 3) nie zawiera geometrii ul. Wiązowej,
- 4) szerokości zjazdów wynoszą 3 m,
- 5) zakłada wykonanie jednolitej szerokości jezdni 5m z poszerzeniem na łuku do 6m,
- 6) zakłada wykonanie odgięcia toru jazdy w rejonie działki ew. nr 216,
- 7) klasa drogi „L”.

Projekt opiniowany w 2017 r.:

- 1) zakłada wykonanie poboczy gruntowych,
- 2) zawiera skrzyżowanie wyniesione i progi zwalniające,
- 3) zawiera geometrię ul. Wiązowej (drogi gruntowej),
- 4) zmieniona szerokości zjazdów,
- 5) zakłada wykonanie jezdni 5m z miejscowym przewężeniem do ok 4m,
- 6) zakłada wykonanie prostego odcinka z poboczem z geokraty w rejonie działki ew. nr 216,
- 7) klasa drogi „D”.

Mając na uwadze powyższe różnice, stwierdzenie przez skarżących, że w odniesieniu do jednej i tej samej ulicy organ wydaje raz opinię pozytywną a raz negatywną jest niezasadne, gdyż Wydział Komunikacji opiniował dwa zupełnie różne projekty dla ul. Cichej w Podkowie Leśnej.

Ponadto, złożona do zaopiniowania w 2017 r. dokumentacja nie zawierała żadnego opisu, z którego wynikałoby, że ul. Cicha posiada nawierzchnię tłuczniovą powstałą w wyniku procesu budowlanego, natomiast zawierała jedynie załącznik mapowy, na którym ul. Cicha oznaczona jest jako j.z.u., czyli jezdnia ziemna utwardzona. Ponadto, doprojektowany w 2017r. fragment ul. Wiązowej oznaczony jest na mapie jako j.gr., czyli jezdnia gruntowa.

To obowiązkiem projektanta jest sporządzić część opisową do składanego do zaopiniowania projektu budowy czy też przebudowy drogi. Podkreślić należy, że projekt w dalszym ciągu zawiera niezgodności z warunkami technicznymi jak na przykład wykonanie niejednolitej szerokości jezdni. Wątpliwości budzi również brak widoczności na projektowanym skrzyżowaniu z ul. Wiązową.

Mając na uwadze powtarzający się w projektach problem polegający na braku zaprojektowania dowiązywania przebudowywanych ulic do innych dróg uznać należy, że takie podejście budzi wątpliwości. Wykonanie dróg twardych powoduje powstawanie nowej sytuacji drogowo-ruchowej i bardzo ważnym aspektem jest, żeby takie powiązania dróg twardych spełniały wymogi dotyczące geometrii, a w dalszych krokach umożliwiały bezpieczne zorganizowanie na nich ruchu.

Niewykonanie skrzyżowań zgodnie z warunkami technicznymi może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.

W związku z tym, że dotychczasowe podejście polegające na wskazywaniu wątpliwości organu zarządzającego ruchem co do zamierzenia inwestycyjnego wzbudziło tyle zastrzeżeń zagadnienia te będą podlegały wyłącznie ocenie organu architektoniczno-budowlanego. Natomiast opinie organu zarządzającego ruchem, tj. Wydziału Komunikacji będą ograniczały się jedynie do oceny geometrii mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy zauważyć, że kwestia nadzoru Starosty nad pracą Wydziału Komunikacji była wnikliwie analizowana w związku ze złożoną skargą z dnia 22 listopada 2016 r., która uchwałą nr 222/XXVIII/17 Rady Powiatu Grodzkiego z dnia 26 stycznia 2017 r. została uznana za niezasadną. Badając wówczas te zagadnienia Komisja Rewizyjna ustaliła, iż działania nadzorcze Starosty koncentrują się przede wszystkim na wynikających z obowiązku wykonywania zadań związanych z wdrożonym System Zarządzania Jakością ISO, kontroli

zarządczej i audytu wewnętrznego i są realizowane prawidłowo. Działania nadzorcze Starosty nadal realizowane są w sposób właściwy i nie budzący zastrzeżeń.

Potwierdza to chociażby audyt przeprowadzony w dniu 15 lutego 2017 r. przez firmę zewnętrzną BSI, w wyniku którego nie podniesiono żadnych niezgodności z normą ISO 9001:2008. Ponadto, zgodnie z ustawą o finansach publicznych realizowana jest kontrola zarządcza, jak również audyty wewnętrzne w oparciu o umowy zawarte z audytorem zewnętrznym.

Reasumując, zarzuty mieszkańców ul. Cichej w Podkowie Leśnej są bezpodstawne. W wyniku przeprowadzonych czynności wyjaśniających i kontrolnych Przewodniczący Komisji Rewizyjnej sformułował i poddał pod głosowanie wniosek o następującej treści: „Skargę na działanie Starosty Grodzkiego z dnia 05 maja 2017 r. złożoną przez 13 mieszkańców (część podpisów nieczytelnych) ul. Cichej w Podkowie Leśnej na zaniedbanie i nienależyte wykonywanie obowiązku nadzoru nad pracą Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatu Grodzkiego skutkujące naruszeniem praworządności i interesu obywateli Powiatu Grodzkiego, **uznaje się za niezasadną**”.

Komisja Rewizyjna przyjęła wniosek jednogłośnie uznając skargę za niezasadną.


§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Powiatu Grodzkiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uchwalono pod względem¹
formalno-prawnym


data 