



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.410.019.03.2020

Pan
Wojciech Folejewski
Dyrektor

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni
ul. 10 Lutego 24,
81-364 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, 81-364 Gdynia (dalej: „ZDiZ”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Folejewski, Dyrektor od 1 lipca 2019 r. (dalej: „Dyrektor”) W okresie objętym kontrolą Dyrektorem ZDiZ do 30 czerwca 2019 r., był Roman Witowski.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Struktura organizacyjna podmiotu zaangażowanego w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego; 2. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020, do dnia zakończenia czynności kontrolnych. Kontrolą mogą być również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne dla realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	Jacek Żmurko, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/168/2020 z dnia 18 września 2020 r. (akta kontroli str. 1-6)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	W latach 2018-2020 (I półrocze) ZDiZ realizował powierzone przez Prezydenta i Radę Miasta Gdynia zadania zarządcy drogi i organu zarządzającego drogą. Zadania w powyższym zakresie realizowano na podstawie Statutu oraz regulaminu organizacyjnego ZDiZ, jak również (w szczególności dotyczące zatwierdzania czasowej i stałej organizacji ruchu drogowego albo odmowy ich zatwierdzenia) na podstawie udzielonych przez Prezydenta upoważnień. Pracownicy ZDiZ w większości posiadali odpowiednie wykształcenie i doświadczenie zawodowe do realizacji powierzonych zadań. W badanym okresie 17 pracowników, z trzech referatów, brało udział w ogólnopolskim szkoleniu dla samorządowych zarządców dróg, w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Cześć, z objętych badaniem projektów organizacji ruchu, zatwierdzonych przez ZDiZ, nie spełniała wszystkich wymogów, w szczególności: nie posiadało planu organizacyjnego w wymaganej skali, opisu technicznego zawierającego charakterystykę drogi i ruchu na drodze lub przewidywanego terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu. W badanym okresie ZDiZ przeprowadzał analizy potrzeb w zakresie środków finansowych niezbędnych do skutecznej realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i podejmował działania na rzecz ich zapewnienia. W związku z realizacją powierzonych zadań, ZDiZ samodzielnie przeprowadzał kontrole stanu dróg, jak również kontrole półroczne, natomiast kontrole okresowe dróg i ich oznakowania (roczne i pięcioletnie) zlecane były podmiotom zewnętrznym na podstawie podpisanych umów. Ponadto ZDiZ terminowo zrealizował większość
--------------	---

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 (dalej: „ustawa o NIK”).

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

zadań związanych z procesem wymiany znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Ustalone nieprawidłowości polegały na:

- a) nieterminowym przeprowadzaniu kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla 6 z 20 badanych przypadków;
- b) nieprzeprowadzeniu okresowej (pięcioletniej) kontroli dla dróg gminnych,
- c) niedokonaniu wymiany 150 tarcz znaków drogowych pionowych, pomimo iż termin ich wymiany minął 31.12.2010 r.;
- d) nieprzeprowadzeniu w 2018 r. przeglądu rocznego w zakresie sieci dróg.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Struktura organizacyjna podmiotu zaangażowanego w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1.1. W badanym okresie do właściwości ZDiZ w Gdyni, należały sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu utrzymania i ochrony dróg publicznych i wewnętrznych, których zarządcą był Prezydent Miasta, a także sprawy z zakresu zarządzania miejskimi terenami zielonymi, drzewostanem, kanalizacją deszczową i oczyszczaniem miasta oraz oświetlenia ulic i placów. Na podstawie statutu ZDiZ realizował powierzone przez Prezydenta i Radę Miasta Gdyni kompetencje w zakresie zadań organu zarządzającego drogą i zarządcy drogi, które dotyczyły m.in.:

- a) pełnienia funkcji inwestora dróg, obiektów inżynierskich i infrastruktury związanej z drogami;
- b) utrzymania nawierzchni dróg, chodników, miejsc postojowych, ścieżek rowerowych obiektów inżynierskich wraz z infrastrukturą;
- c) realizowania zadań w zakresie inżynierii ruchu na drogach publicznych i wewnętrznych, których zarządcami są Prezydent Miasta Gdyni lub Gmina Miasta Gdyni⁴;
- d) wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego;
- e) przeciwdziałania niszczeniu dróg;
- f) wydawania zezwoleń na przejazdy nienormatywne;
- g) prowadzenia ewidencji dróg publicznych i wewnętrznych oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- h) przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- i) zgłaszania wniosków i uwag oraz opiniowanie planów zagospodarowania przestrzennego;
- j) uzgadniania projektów organizacji ruchu i sygnalizacji świetlnej oraz opiniowania dokumentów w pozostałym zakresie (z czego właściwe komórki ZDiZ

³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁴ W szczególności: dokonywania pomiarów ruchu drogowego, analizowania istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa i jego efektywności, inicjowania działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego, wprowadzanie ograniczeń lub zamykania dróg i drogowych obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczania objazdów, nadzór nad rozwojem i bieżącym funkcjonowaniem urządzeń bezpieczeństwa i sterowania ruchem, opiniowanie koncepcji i projektów nowych elementów podstawowego układu drogowego.

- rozpatrywały i opiniowały projekty a Dyrektor lub Kierownik Działu Dróg na podstawie udzielonego upoważnienia je zatwierdzał);
- k) zgłaszania wniosków i uwag do decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

(akta kontroli str. 8-27)

Ponadto, na podstawie obowiązującego w badanym okresie regulaminu organizacyjnego m.in. do zadań:

- a) Referatu Oznakowania należało zatwierdzanie projektów tymczasowej organizacji ruchu drogowego w zakresie oznakowania drogowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz weryfikacja zgodności organizacji ruchu z zatwierdzoną dokumentacją w tym uczestnictwo w odbiorach drogowych robót inwestycyjnych;
- b) Referatu Organizacji Ruchu należało rozpatrywanie, opiniowanie i zatwierdzanie wniosków i projektów docelowej organizacji ruchu drogowego w zakresie oznakowania drogowego, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz nadzór nad zgodnością organizacji ruchu z zatwierdzoną dokumentacją w tym uczestnictwo w odbiorach drogowych robót inwestycyjnych.

Referat Organizacji Ruchu, w związku ze zmianą regulaminu organizacyjnego⁵ z dnia 26.10.2020 r. (tj. w trakcie kontroli NIK) został wykreślony ze struktury ZDiZ i przeniesiony w struktury Urzędu Miejskiego w Gdyni.

(akta kontroli str. 28-94)

Zadania w zakresie działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu na podstawie regulaminu organizacyjnego oraz zakresów czynności poszczególnych pracowników, przydzielono następującym komórkom organizacyjnym ZDiZ odpowiednio dla:

- a) Działu Inżynierii Transportu, w skład którego wchodził m.in. Zespół ds. oświetlenia (INO), Referat Organizacji Ruchu (INR) i Referat Sygnalizacji Świetlnej i Planowania Transportu (INP),
- b) Działu Dróg, w skład którego wchodził Referat Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich (IDU), Referat Oznakowania (IDO), referat Zajęć Pasa Drogowego (IDP) oraz Referat Ewidencji Dróg i Obiektów Inżynierskich (IDE);
- c) Samodzielnemu referatowi ds. Komunikacji rowerowej (IRR);
- d) Samodzielnemu referatowi ds. Wód Opadowych (IRW).

(akta kontroli str. 28-106, 129-361)

W badanym okresie wyznaczeni pracownicy ZDiZ posiadali stosowne upoważnienia udzielone zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni, m.in. do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej w tym do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń oraz czynienia uzgodnień w sprawach związanych z zarządzaniem ruchem drogowym, w zależności od rodzaju wykonywanych zadań i pełnionych funkcji⁶. Ponadto czterech pracowników (kierownik działu dróg, dwóch zastępców Dyrektora tj. ds. Infrastruktury i ds. Ekonomicznych oraz Dyrektor ZDiZ) posiadało upoważnienia do zarządzania ruchem drogowym w zakresie wymienionym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁷ w tym w zakresie wymienionym

⁵ Zarządzenie Nr 25/2020 Dyrektora ZDiZ z 26 października 2020 r.

⁶ Wszystkie upoważnienia wydano m.in. na podstawie art. 21 ust 1 i 1a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 r., poz. 470 t.j.), a w przypadku upoważnień wydanych w okresie objętym kontrolą dla Dyrektora ZDiZ oraz jego zastępców również na podstawie odpowiednio: art. 47 ust 1 (dla Dyrektora) oraz art. 31 (dla Wicedyrektorów) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r. poz. 713 t.j.)

⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r., poz. 784) - (dalej: „rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem”).

w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. od c do h, § 2 ust. 1 pkt 3, § 3 ust. 1, § 6 ust. 1, § 7 ust. 2 pkt 4, § 8 do § 11 oraz § 12 ust. 6, a w szczególności do zatwierdzania czasowej i stałej organizacji ruchu drogowego albo odmowy zatwierdzenia powyższych rodzajów organizacji ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 362-400)

Wyznaczeni pracownicy ZDiZ, w badanym okresie, uczestniczyli w działających na terenie miasta Gdyni trzech komisjach realizujących zadania z zakresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: „BRD”), w skład, których wchodził również przedstawiciele m.in.: Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej i Zakładu Komunikacji Miejskiej (dalej: „ZKM”) tj.:

- a) Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁸, do zadań której należała m.in.: analiza stanu bezpieczeństwa i usprawnień ruchu na drogach oraz proponowanie rozwiązań mających na celu ich poprawę, opiniowanie projektów docelowej organizacji ruchu oraz szczegółowe rozpatrywanie wniesionych opinii, propozycji związanych ze zmianami organizacji ruchu;
- b) Komisji ds. Tymczasowej Organizacji Ruchu i Zajęcia Pasa Drogowego⁹, do zadań której należało m.in.: opiniowanie tymczasowej organizacji ruchu, wprowadzanie zmian czasowej organizacji ruchu, wydawanie warunków na prowadzenie robót w pasie drogowym, szczegółowe rozpatrywanie wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organizacji ruchu oraz ustalanie warunków na udzielanie zezwoleń na wykorzystanie dróg w sposób szczególny;
- c) Komisji standaryzacji wymogów zagospodarowania i organizacji ruchu przy szkołach¹⁰, do zadań której należało m.in.: ocena sytuacji na podstawie wstępnej analizy bezpieczeństwa wokół szkół, określenia dostępnych elementów organizacji ruchu, przygotowania harmonogramu wdrażania, przyjęcia standardów zarządzeniem Prezydenta i monitorowanie ich realizacji.

(akta kontroli str. 401-411)

1.2 Pracownicy działów i referatów ZDiZ realizujących w badanym okresie zadania związane z BRD (wskazanych w pkt. 1.1 wystąpienia) posiadali w znacznej większości wykształcenie wyższe¹¹, z czego związane z inżynierią ruchu lub zarządzaniem ruchem pracownicy:

- a) INR (Referat Organizacji Ruchu) 5 z 6 pracowników w 2018 r., 5 z 7 w 2019 r. i 6 z 8 w 2020 r., z czego żaden nie posiadał kwalifikacji określonych w art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane¹² (dalej: „ustawa prawo budowlane”);
- b) INP (Referat Sygnalizacji Światłowej i Planowania Transportu) wszyscy pracownicy tj. 12 w 2018 r., 12 w 2019 r. i 11 w 2020 r., z czego żaden nie posiadał kwalifikacji określonych w art. 12 ust. 7 ustawy prawo budowlane;
- c) INO (Zespół ds. Oświetlenia) żaden z pracowników nie posiadał wykształcenia związanego z inżynierią ruchu lub zarządzaniem ruchem oraz nie posiadał kwalifikacji określonych w art. 12 ust. 7 ustawy prawo budowlane;
- d) IDU (Referat Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich) wszyscy pracownicy, z czego kwalifikacje określone w art. 12 ust 7 ustawy prawo budowlane posiadało odpowiednio: 8 z 10 w 2018 r., 9 z 10 w 2019 r. i 10 z 10 w 2020 r.;
- e) IDO (Referat Oznakowania) wszyscy pracownicy, z czego kwalifikacje określone w art. 12 ust 7 ustawy prawo budowlane posiadało odpowiednio: 1 z 10 pracowników w 2018 r. oraz żaden z 10 w 2019 r. i z 8 w 2020 r.;

⁸ Powołanej Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni Nr 6174/17/VII/M z dnia 15.05.2017 r. zmieniającym Zarządzenie nr 1959/2011/VII/M z dnia 17 maja 2011 r.

⁹ Powołanej Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni Nr 6175/17/VII/M z dnia 15.07.2017 r.

¹⁰ Powołanej Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni Nr 1812/20/VII/S z dnia 8.01.2020 r. zmieniającym zarządzenie nr 6531/17/VII/P z dnia 18 sierpnia 2017 r.

¹¹ Wykształcenie średnie techniczne posiadało 3 pracowników w 2018 r. i 2020 r., oraz 4 w 2019 r.

¹² Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz.U. z 2020 r., poz. 1333.

- f) IDP (Referat Zajęć Pasa Drogowego) tj. 3 z 5 w 2018 r., 4 z 8 w 2019 i 2020 r., z czego kwalifikacje określone w art. 12 ust 7 ustawy prawo budowlane posiadało odpowiednio: 2 w 2018 r. oraz 3 w 2019 r. i 2020 r.;
- g) IDE (Referat Ewidencji Dróg i Obiektów Inżynierskich) tj.: 5 z 6 w 2018 r., 4 z 6 w 2019 r. i 3 z 5 w 2020 r., z czego kwalifikacje określone w art. 12 ust 7 ustawy prawo budowlane posiadało odpowiednio: 1 z 6 w 2018 r. oraz żaden z 6 w 2019 r. i z 5 w 2020 r.

(akta kontroli str. 107-116)

Kontrole, o których mowa w art. 62 ust 1 pkt 1 i 2 ustawy prawo budowlane tj. kontrole stanu technicznego dróg – raz w roku, oraz kontrole stanu technicznego i przydatności do użytkowania dróg – raz na pięć lat, przeprowadzane były przez podmioty zewnętrzne wylanianie w postępowaniach przetargowych. W wymaganiach dla wykonawców na etapie udzielania zamówień (SIWZ) każdorazowo znajdował się m.in. warunek obligujący wykonawcę do realizacji zadania przez osoby posiadające aktualne właściwe uprawnienia w specjalności inżynierskiej drogowej lub konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń. Wymóg ten był weryfikowany na etapie udzielania zamówienia (osoby te wpisywane były w umowę z wyłonionymi podmiotami zewnętrznymi) jak również po wykonaniu przeglądu i przedstawienia wyników, przez pracowników Referatu Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich, którzy sprawdzali czy przeglądy wykonywały osoby wpisane w umowach, z odpowiednimi kwalifikacjami.

(akta kontroli str. 415-421, 422-530)

Dyrektor wyjaśnił, że przyczyną zlecenia ww. kontroli była duża liczba dróg i szeroki zakres obowiązków pracowników, co skutkowało tym, że nie byłoby oni w stanie przeprowadzić takich kontroli.

(akta kontroli str. 415-421)

1.3 W badanym okresie łącznie 17 pracowników ZDiZ brało udział w ogólnopolskim szkoleniu dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, odpowiednio: 10 z referatu INP (w okresie lipiec-sierpień 2020 r.), 5 z referatu INR (w okresie luty-lipiec 2020 r.) oraz 2 z referatu IDO (w okresie luty 2020 r.).

Pracownicy ZDiZ w badanym okresie ponadto uczestniczyli w innych szkoleniach/konferencjach m.in. z referatu:

- a) INP w 2018 r., 2 pracowników w szkoleniu w zakresie uzyskania uprawnień elektrycznych (SEP G1),
- b) INO w 2018 r., 2 pracowników w szkoleniu w zakresie normy PN-EN 13201:2016 w zakresie stosowania na etapie przebudowy i budowy nowych sieci oświetleniowych oraz zasad prawidłowego oświetlania przejść dla pieszych oraz 2 w 2019 r. w szkoleniu „Nowe technologie – teoria i praktyka;
- c) INR w 2018 r. sześciu pracowników w szkoleniu „Projektowanie i zatwierdzanie stałej organizacji ruchu – prawo, projektowanie i praktyka”, 4 pracowników w 2019 r. w konferencji naukowej „Drogowe środki bezpieczeństwa ruchu – od nauki do praktyki” oraz 3 pracowników w 2020 r. w konferencji „Wyzwania i uwarunkowania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.”;
- d) IDO w 2019 r. 3 pracowników w szkoleniu „Projektowanie, opiniowanie i zatwierdzanie czasowej organizacji ruchu” oraz 2 pracowników w szkoleniu „Drogowe środki bezpieczeństwa ruchu”.

(akta kontroli str. 106-116)

1.4.1 W okresie 2018 – 2020 (I półrocze) do ZDiZ złożono łącznie 3.187 projektów organizacji ruchu, z czego:

- a) dla stałej organizacji ruchu łącznie 1.005 (406 w 2018 r., 366 w 2019 r. i 233 w I połowie 2020 r.) z czego zatwierdzono 836 projektów (335 w 2018 r., 309 w 2019 r. i 192 w I połowie 2020 r.) a odrzucono 169 z nich (71 w 2018 r., 57 w 2019 r. i 41 w I połowie 2020 r.);
- b) dla czasowej organizacji ruchu łącznie 2.148 (812 w 2018 r., 910 w 2019 r. i 426 w I połowie 2020 r.) z czego zatwierdzono 1.826 (711 w 2018 r., 751 w 2019 r. i 364 w I połowie 2020 r.) a odrzucono 322 z nich (101 w 2018 r., 159 w 2019 r. i 62 w I połowie 2020 r.);
- c) projektów uproszczonych łącznie 34, z czego (11 w 2018 r., 15 w 2019 r. i 8 w I połowie 2020 r.) z czego zatwierdzono 32 projekty (11 w 2018 r., 13 w 2019 r. i 8 w I połowie 2020 r.) a odrzucono 2 z nich (wszystkie w 2019 r.).

Zadania w ww. zakresie, związane z oceną projektów organizacji ruchu realizowało odpowiednio 29 pracowników (28,5 etatu) w 2018 r., 30 (29,5 etatu) w 2019 r. i 29 (28,5 etatu) w I połowie 2020 r.

(akta kontroli str. 540)

W okresie objętym kontrolą łączna liczba dróg objęta przez ZDiZ zarządzaniem ruchem, wyniosła odpowiednio:

- a) dwie drogi krajowe, o łącznej długości 5,8 km;
- b) dwie drogi wojewódzkie, o łącznej długości 17,9 km;
- c) 39 dróg powiatowych, o łącznej długości 105,4 km;
- d) 673 dróg gminnych w 2018 r. o długości 271,2 km i po 668 dróg w 2019 i 2020 r. o łącznej długości 266,7 km.

(akta kontroli str. 539)

1.4.2 W okresie objętym kontrolą, ZDiZ realizując powierzone kompetencje organu zarządzającego ruchem, nie posiadał informacji dla ilu dróg (na całej długości) istnieją zatwierdzone projekty organizacji ruchu.

Dyrektor wyjaśnił, że ww. spowodowane było tym, że zmiany organizacji ruchu następowały sukcesywnie przez wiele lat, również przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a na mocy odrębnych przepisów przejmowane były drogi od różnych jednostek i instytucji bez przekazania dokumentacji potwierdzającej stan prawny pod kątem zarządzania ruchem. Każdorazowo nowo projektowana droga posiada zatwierdzoną organizację ruchu. Wyjaśnił, że § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem nie przewiduje procedury zatwierdzenia istniejącej organizacji ruchu, a jedynie projekt jej zmiany i dla takiego zakresu opisany jest wymagany zakres projektu oraz składowe, które należy umieścić w ewidencji zatwierdzonych projektów, np. planowany termin wprowadzenia, rzeczywisty termin wprowadzenia i termin odbioru. Ponadto wyjaśnił, że w związku z brakiem formalnych zapisów prawnych zawartych w ww. rozporządzeniu, w celu rozwiązania tej kwestii, ZDiZ wykonał w roku 2019 (do końca października) inwentaryzację oznakowania wszystkich dróg publicznych w Gdyni. Stanowi ona obecnie podstawę przyjęcia stanu istniejącego organizacji ruchu na wszystkich 395,8 km dróg zarządzanych przez ZDiZ, a objętych inwentaryzacją, co stanowi 100% wszystkich dróg publicznych zarządzanych przez ZDiZ. Stanowi to podstawę do podejmowania dalszych działań przez organ zarządzający ruchem, polegających na zatwierdzaniu nowych organizacji ruchu. Dlatego podanie dokładnej liczby kilometrów dróg objętych zatwierdzonymi organizacjami ruchu na tym etapie działań nie jest możliwe.

(akta kontroli str. 415-421)

1.4.3 W wyniku badania 20 wybranych projektów stałej organizacji ruchu¹³ z tego dwóch zewnętrznych i 18 wewnętrznych (rozpatrywanych i zatwierdzonych przez

¹³ Odpowiednio pierwszych siedem dla lat 2018-2019 i pierwszych sześciu dla 2020 r. (I półrocze).

ZDiZ w Gdyni w latach 2018-2020 I półrocze) w zakresie spełniania przez nie wymogów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, ustalono że:

- a) 3 z 20 projektów zawierało plan organizacyjny w wymaganej skali (§ 5 ust 1 pkt 1 ww. rozporządzenia);
- b) wszystkie projekty zawierały plan sytuacyjny zawierający m.in. lokalizację znaków drogowych i urządzeń sygnalizacyjnych oraz parametry drogi (§ 5 ust 1 pkt 2 ww. rozporządzenia);
- c) 19 z 20 projektów zawierało opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze (§ 5 ust 1 pkt 5 ww. rozporządzenia);
- d) 18 z 20 projektów zawierało przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu (§ 5 ust 1 pkt 6 ww. rozporządzenia);
- e) wszystkie projekty zawierały nazwisko i podpis projektanta;
- f) w 8 z 20 przypadków do projektu dołączono opinię właściwego komendanta Policji (w przypadku pozostałych projektów opinia nie była wymagana – dotyczyły drogi gminnej);
- g) w żadnym z ww. przypadków nie przekazano projektu do uzupełnienia;
- h) ilość dni od wszczęcia postępowania do zatwierdzenia organizacji ruchu wyniosła od 21 do 50 dni dla 2 projektów zewnętrznych oraz od 1 do 451 dni dla projektów wewnętrznych, z czego dla 5 z 18 projektów (wewnętrznych) od wszczęcia postępowania do dnia jego zatwierdzenia minęło od 65 do 451 dni;
- i) w przypadku wszystkich 20 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu prowadzona ewidencja zawierała wszystkie elementy wskazane w § 9 ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 546-550)

Dyrektor wyjaśnił, że zatwierdzenie projektu organizacji ruchu nie następuje w drodze decyzji administracyjnej orzekającej o uprawnieniach i obowiązkach indywidualnego podmiotu i nie dotyczy indywidualnie określonych osób a co za tym idzie brak jest w tym akcie rozstrzygnięcia konkretnej sprawy, co do ściśle określonej osoby, która to stanowi element istotny decyzji administracyjnej. Wskazał, że stosownie do § 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem działania w tym zakresie realizowane są przez podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych a Kodeks Postępowania Administracyjnego (dalej: „KPA”) nie przewiduje wydawania aktów stanowiących takie czynności, tym samym do procedury zmiany organizacji ruchu, której elementem jest „zatwierdzanie” projektu, nie stosuje się ustawy KPA. Wyjaśnił, że stanowisko dotyczące niestosowania KPA w sprawach z zakresu zarządzania ruchem na drogach obejmujących opiniowanie, zatwierdzanie i wprowadzanie organizacji ruchu potwierdza utrwalone orzecznictwo sądów administracyjnych. Ponadto wyjaśnił, że dla ww. pięciu projektów:

- a) w przypadku upływu 97 dni od wszczęcia postępowania, był to obszerny projekt zawierający 28 plansz projektu, wymagający konsultacji wewnątrz zarządowych, opinii i poprawek (omawianych wewnętrznie). Projekt opiniowany był w okresie jesienno-zimowym, w którym nie jest wskazana jego realizacja w terenie z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne. Zatwierdzenie nastąpiło 10.01.2018 r. z planami zlecenia do realizacji od wiosny 2018 r.;
- b) w przypadku upływu 105 dni od wszczęcia postępowania, zmiana miała polegać na wykonaniu oznakowania poziomego, które nie powinno być wprowadzone w sezonie jesienno-zimowym w związku ze zmniejszoną trwałością oznakowania. W związku z powyższym zaplanowano realizację zmienionej organizacji ruchu na wiosnę 2019 r. a w międzyczasie pozyskano wymaganą opinię Policji;

- c) w przypadku upływu 65 dni od wszczęcia postępowania, decyzja o wykonaniu nowej organizacji ruchu podjęta została w dniu 29.10.2018 r., jednak z uwagi na konieczność wykonania nowego prognozy zwalniającego prace drogowe zaplanowane były na rok następny. Projekt został zatwierdzony od razu na początku przyszłego roku tuż przed koniecznymi pracami;
- d) w przypadku upływu 451 dni od wszczęcia postępowania, po podjęciu decyzji o zaprojektowaniu zmiany organizacji ruchu pod koniec 2017 r. brak było środków finansowych na jej realizację w 2018 r. i w związku z tym ZDiZ zarezerwował środki finansowe na rok 2019 a projekt został zatwierdzony 04.01.2019 r.;
- e) w przypadku upływu 86 dni od wszczęcia postępowania, po podjęciu decyzji o zmianie organizacji ruchu projekt był analizowany i konsultowany w zakresie działań (z uwagi na trwające prace odbiorowe innego zadania w tym obszarze niemożliwe było wykonanie zadania od razu). Na początku grudnia projekt przesłany został do policji i tuż po otrzymaniu pozytywnej opinii niezwłocznie zatwierdzony.

(akta kontroli str. 541-545)

1.4.4 Na terenie miasta Gdyni nie został powołany zespół/rada do zadań, którego należała realizacja zadań analogicznych jak w przypadku Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: „WRBRD”).

Dyrektor wyjaśnił, że na terenie miasta działają trzy komisje realizujące zadania z zakresu BRD, powołane przez Prezydenta, których zadania i kompetencje są zbieżne z tymi, które realizują WRBRD i mają pełnić, na poziomie lokalnym, rolę do nich analogiczną.

(akta kontroli str. 1204-1209)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. 18 z 20 badanych projektów organizacji ruchu zostało zatwierdzonych, mimo że nie spełniały niektórych wymogów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj.:
 - a) w przypadku 17¹⁴ z 20 badanych projektów organizacji ruchu (dla projektów wewnętrznych) nie posiadały one planu organizacyjnego w skali wymaganej § 5 ust 1 pkt 1 ww. rozporządzenia tj. od 1:10 000 do 1:25 000 a w jednym przypadku w ogóle brak było takiego planu;
 - b) w jednym przypadku¹⁵ (dla projektu zewnętrznego) brak było opisu technicznego zawierającego charakterystykę drogi i ruchu na drodze wymaganego § 5 ust 1 pkt 5 ww. rozporządzenia. Ponadto w ww. przypadku ZDiZ nie wystąpił o uzupełnienie braków w tym projekcie i przyjął go pomimo nie spełniania przez niego wymogów cytowanego rozporządzenia;
 - c) w dwóch przypadkach¹⁶ nie zawarto przewidywanego terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu wymaganego § 5 ust 1 pkt 6 ww. rozporządzenia;

(akta kontroli str. 546-550)

Dyrektor wyjaśnił, że:

- a) brak projektów organizacji w wymaganej skali wynikał z problemów z określeniem dokładnej jej wartości z map ze stron internetowych. Sam proces przygotowania projektu, a najpierw jego założeń, zajmuje pracownikowi sporo czasu, a nie udało się znaleźć szybkiego sposobu

¹⁴ Dot. projektów stałej organizacji ruchu w 2018 r. nr 1 i 3-7, w 2019 r. nr 2-4, 6 i 7 oraz z 2020 r. nr 1-5.

¹⁵ Dla projektu z 2019 r. nr 1 z dnia 02.01.2019 r.

¹⁶ Dla projektu z 2018 r nr 5 z dnia 11.01.2018 r. oraz z 2019 r. nr 3 z 2.01.2019 r.

określenia dokładnej skali planu orientacyjnego. Należy zaznaczyć, że brak tego elementu nie umniejsza wagi opracowania, ponieważ dokładna skala znajduje się na rysunku projektu. Potrzeby w zakresie opracowywania projektów organizacji ruchu są duże, także w tym przypadku zadziałał czynnik presji czasu i dużej liczby terminowych obowiązków, których niewykonanie przyniosłoby bardziej negatywne skutki;

- b) brak wymaganej charakterystyki drogi i ruchu na drodze wynikał ze zwykłego przeoczenia (projekt zewnętrzny obejmował organizację ruchu dla nowoprojektowanego układu drogowego, który miał być realizowany przez Inwestora zewnętrznego w ramach umowy drogowej na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych). Skupiono się na sprawdzeniu szczegółów projektowanego oznakowania pionowego i poziomego;
- c) dla ww. przypadków projekt wykonywany był przez pracownika Referatu Organizacji Ruchu, który wykonywał go pod presją czasu z uwagi na konieczność pilnego wprowadzenia projektowanych organizacji ruchu. W pierwszym przypadku (w projekcie z 2018 r.) przedmiotem projektu były słupki blokujące przed nieprawidłowym parkowaniem pojazdów na chodniku, ustawienia, których domagała się Rada Dzielnicy. Projekt należało wykonać pilnie i konieczność umieszczenia terminu wprowadzenia organizacji ruchu po prostu umknęła projektantowi. W drugim przypadku (w projekcie z 2019 r.) poprzez zwykłe niedopatrzenie zapomniano wpisać termin wprowadzenia organizacji ruchu. Tutaj przedmiotem projektu organizacji ruchu była dodatkowa linia warunkowego zatrzymania, której brak nie wpływał na bezpieczeństwo.

(akta kontroli str. 541-545)

Zdaniem NIK wskazane przez Dyrektora problemy, w tym presja czasu i duża liczba terminowych obowiązków, nie stanowią podstawy do zaniechania umieszczenia w projektach organizacji ruchu wszystkich wymaganych informacji wynikających z rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie ZDiZ realizował powierzone zadania zarządcy drogi i organu zarządzającego drogą. Zadania w tym zakresie określone były w Statucie oraz regulaminie organizacyjnym ZDiZ, natomiast część zadań (w szczególności dotyczących zatwierdzania czasowej i stałej organizacji ruchu drogowego albo odmowy ich zatwierdzenia) realizowana była na podstawie udzielonych przez Prezydenta upoważnień. Pracownicy realizujący zadania w większości posiadali odpowiednie wykształcenie i doświadczenie zawodowe do ich realizacji. W badanym okresie 17 pracowników, z trzech referatów, brało udział w ogólnopolskim szkoleniu dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Osiemnaście z dwudziestu badanych projektów organizacji ruchu, zostało zatwierdzonych przez ZDiZ, mimo że nie spełniały niektórych wymogów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w szczególności stwierdzono braki w zakresie: odpowiedniej skali projektów organizacji ruchu, opisu technicznego zawierającego charakterystykę drogi i ruchu na drodze lub przewidywanego terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu.

OBSZAR

2. Sposób finansowania zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis stanu faktycznego

2.1. W badanym okresie ZDiZ zgłaszał do Urzędu Miejskiego następujące potrzeby finansowe na realizację zadań wpływających na stan bezpieczeństwa na drogach:

- a) w zakresie zadań utrzymaniowych¹⁷ do projektu budżetu na:
- 2018 r. zgłoszono łącznie 15 zadań na kwotę 56.210,4 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono wszystkie zadania na łączną kwotę 56.268,9 tys. zł;
 - 2019 r. zgłoszono łącznie 17 zadań na kwotę 63.118,8 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono łącznie 16 zadań na kwotę 63.566,2 tys. zł;
 - 2020 r. zgłoszono łącznie 16 zadań na kwotę 61.973,5 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono łącznie 15 zadań na kwotę 53.844,1 tys. zł;
 - w 2019 i 2020 r. nie przyznano finansowania w kwocie 150,0 tys. zł na sfinansowanie zadania „Remonty oświetlenia gminnego”;
- b) w zakresie zadań inwestycyjnych¹⁸ do projektu budżetu na:
- 2018 r. zgłoszono łącznie 61 zadań (w tym 5 w ramach planów wieloletnich) na kwotę 99.945,7 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono 6 (w tym 4 w ramach planów wieloletnich) na kwotę 27.537,4 tys. zł;
 - 2019 r. zgłoszono łącznie 67 zadań (w tym 5 w ramach planów wieloletnich) na kwotę 94.777,3 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono 3 (wszystkie w ramach planów wieloletnich) na kwotę 16.535,6 tys. zł;
 - w 2020 r. zgłoszono łącznie 93 zadania (w tym 8 w ramach planów wieloletnich) na kwotę 111.400,3 tys. zł, z czego do realizacji zatwierdzono 12 (w tym 8 w ramach planów wieloletnich) na kwotę 29.143,4 tys. zł.
- (akta kontroli str. 675-701)

Dyrektor wyjaśnił, że różnice między łączną kwotą przyznanych środków w danym roku, a planem budżetu na koniec roku, wynikają z wewnętrznych przeniesień między zadaniami (również tymi, nie dotyczącymi bezpieczeństwa na drogach), bądź przeniesieniem środków na rok następny na realizację zadań Wieloletniej Prognozy Finansowej (dalej: „WPF”), co skutkowało pomniejszeniem środków w planie budżetu na dany rok. Zadania utrzymaniowe są zadaniami stałymi, zgłaszanymi cyklicznie, a opracowując plan finansowy ZDiZ za podstawę dostępnych na realizację środków przyjmuje się określony przez miasto limit wydatków na poszczególne kategorie (grupy). Potrzeby inwestycyjne (bez ogólnie ustalonych limitów) zgłaszane są przez odpowiednie komórki organizacyjne wraz z kalkulacją kosztów oraz uzasadnieniem ich realizacji do planu wydatków majątkowych w danym roku. Decyzję, które zadania zostaną ujęte w projekcie przedkładanym Radzie Miasta, podejmuje Prezydent. Priorytetowo traktowane są zadania ujęte w WPF oraz zadania zgłoszone jako pilne do zrealizowania. Ponadto na bieżąco dokonywana jest również odpowiednia alokacja środków, celem efektywniejszej realizacji aktualnych potrzeb. Z uwagi na ograniczanie środków przyznanych przez miasto, ZDiZ nie rozpoczął realizacji zadań zgłaszanych w projekcie odpowiednio: w 2018 r. – 45 zadań, z czego 9 z nich zostało zrealizowanych w latach następnych, w 2019 r. – 43 zadań, z czego 4 realizowane są w 2020 r., i w 2020 r. (I półrocze) – 60 zadań, z czego realizacja jednego planowana jest w 2021 r.

(akta kontroli str. 675-682, 699-701)

2.2. Na realizację zadań (zrealizowanych lub rozpoczętych) związanych z zarządzaniem ruchem oraz zarządzaniem drogami¹⁹, ZDiZ poniósł następujące wydatki:

- a) w zakresie zadań utrzymaniowych w:

¹⁷ Polegających na utrzymaniu m.in.: kanalizacji deszczowej, oczyszczaniu zimowym miasta, oświetlenia gminnego, remontów dróg (w tym rowerowych), obiektów inżynierskich, oznakowania pionowego i poziomego ulic, projektu TRISTAR, sygnalizacji świetlnej oraz utrzymaniem oznakowania i urządzeń BRD.

¹⁸ Polegających m.in. na: realizacji inwestycji drogowych (budowa i przebudowa dróg), przebudowie skrzyżowań, modernizacji oświetlenia, dróg i chodników, utwardzaniem dróg w technologii yomb, rozwój zrównoważonego transportu publicznego poprzez inwestycje infrastrukturalne (utworzenie węzła integracyjnego).

¹⁹ Z uwagi na realizację przez ZDiZ zadań w tym zakresie.

- 2018 r. na realizację 15 zadań wydatkowano łącznie 53.343,2 tys. zł (97,9%) z 54.465,9 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 31.12.2018 r.;
 - 2019 r. na realizację 16 zadań wydatkowano łącznie 53.717,4 tys. zł (94,3%) z 56.938,5 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 31.12.2019 r.;
 - 2020 (wg. stanu na I półrocze) na realizację 15 zadań wydatkowano łącznie 19.520,6 tys. zł (44,9%) z 43.474,5 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 30.06.2020 r.
- b) w zakresie zadań inwestycyjnych w:
- 2018 r. na realizację 19 zadań wydatkowano łącznie 14.111,4 tys. zł (44,7%) z 31.567,0 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 31.12.2018 r.;
 - 2019 r. na realizację 32 zadań wydatkowano łącznie 36.051,3 tys. zł (88,8%) z 40.571,1 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 31.12.2019 r.;
 - 2020 (wg. stanu na I półrocze) na realizację 27 zadań wydatkowano łącznie 214,1 tys. zł (0,73%) z 29.105,3 tys. zł stanowiących plan po zmianach na 30.06.2020 r.

(akta kontroli str. 551-670, 699-709)

Dyrektor wyjaśnił, że różnice między planem, a poniesionymi wydatkami w zadaniach utrzymaniowych były efektem mniejszych nakładów na utrzymanie infrastruktury, m.in. na zimowe utrzymanie dróg, wynikające z korzystniejszych niż zakładano warunków atmosferycznych. Mniejsze niż planowane wydatki w zakresie zadań inwestycyjnych wynikają głównie z opóźnień w ich realizacji (z uwagi na m.in.: niewyłonienie wykonawcy w terminie, niższymi niż zakładano kosztami realizacji zadań), co skutkowało przeniesieniem wydatków lub realizacji zadań na rok następny. Ponadto, poniesienie mniejszych wydatków w I półroczu 2020 r. wynika z faktu, iż większość inwestycji rozliczana będzie w II półroczu. Wskazał, że przypisanie kosztów do zadań i projektów dotyczących BRD następuje na podstawie planu budżetowego wraz z jego zmianami a realizacja ma odzwierciedlenie w sprawozdaniu Rb-28 wraz ze sprawozdaniem opisowym.

(akta kontroli str. 699-701, 1210-1228)

Głównymi efektami zrealizowanych nakładów było m.in.:

- zwiększenie bezpieczeństwa użytkowania dróg w związku z zimowym oczyszczaniem miasta (ok. 460 km dróg ciągów pieszych, dróg rowerowych i miejsc parkingowych o powierzchni ok. 720 tys. m²);
- zwiększenie bezpieczeństwa, poprawa komfortu użytkowania i wprowadzenie ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami w związku z remontami i modernizacją dróg, oznakowania pionowego i poziomego, utrzymaniem sygnalizacji świetlnej oraz przebudową skrzyżowań;
- zwiększeniem bezpieczeństwa użytkowania obiektów w związku z remontami obiektów inżynierskich;
- dostosowanie organizacji ruchu do potrzeb mieszkańców poprzez zniwelowanie niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w związku z wprowadzaniem tymczasowych bądź nowych organizacji ruchu;
- poprawa warunków obsługi pasażerskiej oraz warunków ruchu pojazdów komunikacji publicznej w związku z inwestycjami infrastrukturalnymi (m.in.: utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia).

(akta kontroli str. 702-709)

Dyrektor wyjaśnił, że w związku z tym iż większość zadań realizowanych przez ZDiZ ma związek z zarządzaniem ruchem, nie widziano potrzeby wyodrębnienia i wykazywania, w okresie objętym kontrolą, odrębnych pozycji z tego zakresu w sprawozdaniu finansowym.

(akta kontroli str. 1204-1209)

2.3. W okresie objętym kontrolą, ZDiZ nie wnioskował o przyznanie środków w ramach wieloletniego „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019”.

Dyrektor wyjaśnił, że o przyznanie środków w ramach tego programu wnioskował Urząd Miasta Gdyni (Referat Projektów Infrastrukturalnych) w ramach Edycji 2019²⁰ na zadanie pn.: „Utworzenie kontrapasa autobusowego w ciągu ul. Chwarznieńskiej w Gdyni”. Wartość zadania wynosiła 4.016.782,58 zł, wnioskowana kwota: 2.008.391,29 zł, a przyznane wsparcie wyniosło 2.008.391,00 zł. Projekt polegał na przebudowie leśnego odcinka ulicy Chwarznieńskiej w Gdyni w celu wprowadzenia zmiennej organizacji ruchu umożliwiającej pojazdom transportu publicznego ominięcie zatoru drogowego w kierunku Centrum, pomiędzy dzielnicami Chwarzno-Wiczlino i Witomino. Spośród planowanych gdyńskich inwestycji drogowych w ówczesnym czasie, ta która została wybrana przez Prezydenta Gdyni do aplikowania o środki, najlepiej wypełniała kryteria brane pod uwagę podczas oceny projektów, tj.: przede wszystkim znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa. Zgodnie z decyzją Wojewody Pomorskiego projekt ten znalazł się na ostatecznej liście rankingowej wniosków o dofinansowanie w ramach ww. programu i na podstawie zawartej umowy został zrealizowany.

(akta kontroli str. 682, 712-713)

2.4. Dyrektor wyjaśnił, że analiza potrzeb finansowych dotyczących zadań realizowanych przez ZDiZ jest prowadzona stale z uwzględnieniem wniosków z kontroli stanu dróg, oznakowania i urządzeń oraz wniosków i opinii mieszkańców, Policji oraz komisji, w których bierze udział ZDiZ. Jest ona podstawą zleceń zadań realizowanych z umów utrzymaniowych czy wniosków kierowanych do Prezydenta, w celu akceptacji wykonania lub przekazywania formalnych wniosków o zwiększenie budżetu ZDiZ w tym wykorzystywana jest w przygotowaniu projektu budżetu na kolejny rok. Zawiera ona również informacje dotyczące posiadanych dokumentacji czy uzgodnień, co jak wyjaśnił Dyrektor, czasami jest dodatkowym argumentem wpływającym na akceptację wniosku do realizacji.

(akta kontroli str. 675-682, 710-711)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie ZDiZ przeprowadzał analizy potrzeb w zakresie środków finansowych niezbędnych do skutecznej realizacji zadań z zakresu BRD i podejmował działania na rzecz ich zapewnienia.

OBSZAR

3. Wpływ realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

3.1.1 W badanym okresie kontrole prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, w związku z § 29 ust 4 pkt 8 Regulaminu Organizacyjnego²¹, przeprowadzane były przez wyznaczonych pracowników ZDiZ (Referatu Oznakowania).

(akta kontroli str. 28-94)

²⁰ Ogłoszonej w 2018 r. dla projektów planowanych do realizacji w 2019 r.

²¹ Wprowadzonego Zarządzeniem Nr 2/2020 Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni z dnia 31 stycznia 2020 r., wcześniej § 19 pkt 8 Regulaminu Organizacyjnego wprowadzonego zarządzeniem Nr 15/2007 Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni z dnia 22 listopada 2007 r. – ze zmianami.

W wyniku badania 20 wybranych projektów stałej organizacji ruchu²² w zakresie realizacji obowiązku wynikającego z § 12 ust 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem (tj.: dokonywania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu), ustalono, że w 13 przypadkach ww. kontrole przeprowadzono terminowo tj.: do 14 dni od ich wprowadzenia, w jednym przypadku organizacja ruchu była w trakcie wdrażania a w 6 przypadkach po tym terminie.

(akta kontroli str. 541-550)

3.1.2 W badanym okresie ZDiZ, realizując kompetencje organu zarządzającego ruchem w zakresie przeprowadzania kontroli półrocznych, wynikających z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem:

- a) w zakresie sieci dróg, znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczanych na drogach terminowo przeprowadzał kontrole, przez pracowników Referatu Oznakowania (2 razy do roku dla każdego z trzech rejonów objętych kontrolą) która obejmowała 100% dróg objętych zarządem. Z przeprowadzanych kontroli sporządzano protokoły, wyniki kontroli przekazywane były kierownikowi Działu Dróg a stwierdzone usterki zlecane były do usunięcia firmie zewnętrznej, w ramach umów utrzymaniowych (odbioru wykonanych prac dokumentowano protokołami odbiorów);
- b) w zakresie sygnalizacji świetlnej kontrole półroczne realizowane były w ramach kontroli bieżącej, przy wykorzystaniu pracowników Referatu Sygnalizacji Świetlnej i Planowania Transportu. Kontrole te uzupełniane były poprzez dokonywanie objazdów 2 razy w ciągu doby, dla wszystkich lokalizacji, przez firmę utrzymującą sygnalizację świetłą oraz poprzez weryfikacje stanu technicznego i trybu pracy urządzeń sygnalizacji. W ramach prowadzonych kontroli kontrolowano wszystkie sygnalizacje świetlne (101 w 2018 r. i 103 w latach 2019-2020 I półrocze)²³ oraz 17 sygnalizacji ostrzegawczych. Z przeprowadzanych kontroli nie sporządzano protokołu. Ustalane usterki wpisywane były w książkę awarii i zlecane do usunięcia w ramach umów utrzymaniowych (odbioru wykonanych prac dokumentowano protokołami odbiorów).

(akta kontroli str. 541-545, 714-837, 838-865, 1164)

Dyrektor wyjaśnił, że kontrole półroczne, w zakresie sygnalizacji świetlnej realizowane były z częstotliwością większą niż wymagana w związku z realizacją zapisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych²⁴. Wykorzystywany był do tego między innymi system ITS²⁵ nadzorujący pracę urządzeń sygnalizacji świetlnej w czasie rzeczywistym (dla 76 ze 103 sygnalizacji), który wyposażony został m.in. w aplikacje umożliwiające podgląd stanu technicznego, parametrów elektrycznych i sterujących podzespołów, generowania automatycznych powiadomień. Dodatkowo 10 lokalizacji zostało podłączonych do systemu TRISTAR w ograniczonym zakresie poprzez sieć GSM, umożliwiając nadzór nad podstawowymi parametrami elektrycznymi, awariami podzespołów i możliwością zmiany trybu pracy. Wyjaśnił, że system umożliwia ponadto nadzór wizyjny przy wykorzystaniu kamer obrotowych w 35 lokalizacjach, dzięki którym na bieżąco można nadzorować stan zewnętrzny urządzeń. Wszelkie zdarzenia i nieprawidłowości pracy są umieszczane w systemie zgłoszeniowym do

²² Odpowiednio pierwszych siedem dla lat 2018-2019 i pierwszych sześciu dla 2020 r. (I półrocze), (z tego dwóch zewnętrznych i 18 wewnętrznych).

²³ Sygnalizacja świetlna – zestaw urządzeń służący do sterowania ruchem, obejmujący urządzenia sterujące, wykonawcze oraz detekcyjne. W obszarze Gdyni jeden sterownik wystarcza do obsługi jednego obszaru skrzyżowania z sygnalizacją świetlną a liczba sygnalizacji jest bliska liczbie skrzyżowań na których zostały zainstalowane.

²⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 tj.)

²⁵ Inteligentny System Transportowy.

firmy utrzymującej i nadzorowany jest status ich realizacji. Zakres kontroli półrocznej realizowany jest również w terenie, przy wykorzystaniu pracowników ZDiZ, którzy dokonują sukcesywnych, regularnych objazdów urządzeń sygnalizacji świetlnej, przeprowadzają weryfikację w terenie zgłaszanych usterek, uczestniczą w odbiorach robót wykonanych przez firmę utrzymaniową, co w praktyce sprowadza się do objazdu wszystkich urządzeń z częstotliwością 2-3 razy w ciągu 6 miesięcy. Ponadto wskazał, że w celu realizacji ww. zadania, wykorzystywane są również informacje przekazywane przez firmę utrzymującą sygnalizację świetlną, która weryfikuje stan techniczny i tryb pracy urządzeń sygnalizacji poprzez objazdy wykonywane 2 razy w ciągu doby. Prowadzona jest także książka awarii, w której dokonywane są codziennie wpisy na temat stanu technicznego urządzeń.

(akta kontroli str. 838-864, 917-925)

NIK zauważył, że w celu ujednolicenia sporządzanej dokumentacji w tym zakresie zasadnym jest, aby ZDiZ uregulował sprawy dokumentowania czynności wykonywanych w ramach kontroli półrocznych, dotyczących sygnalizacji świetlnej poprzez sporządzanie stosownego protokołu z ich realizacji.

3.2. W okresie objętym kontrolą, jak wyjaśnił Dyrektor, ZDiZ ewidencją, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg²⁶ objęte były wszystkie drogi publiczne znajdujące się w zarządzie ZDiZ.

(akta kontroli str. 842-861)

Badanie dokumentacji 5 dróg²⁷ o największej długości w zakresie spełniania wymogów rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg wykazało, że:

- a) dla celów ewidencyjnych ZDiZ w badanym okresie przyjął jednolity sposób lokalizacji, tj.: do końca 2018 r. zgodnie z kilometrażem lokalnym (podział na odcinki) a od 2019 r. kilometrażem dla wszystkich kategorii dróg. Ustalono, że do końca 2018 r. prowadzono 6 książek drogi, dla drogi wojewódzkiej, oraz odpowiednio 4, 3, 2 i 2 dla dróg powiatowych, natomiast od 2019 r. prowadzono po jednej książce drogi dla każdej z pięciu dróg objętych badaniem. Prowadzone książki spełniały wymogi określone w ww. rozporządzeniu;
- b) dla wszystkich dróg prowadzono dzienniki objazdów, oddzielnie dla każdej z kategorii drogi (w podziale na rejony przydzielone inspektorom)²⁸. Dzienniki objazdów dla wszystkich objętych badaniem dróg były prowadzone zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik do ww. rozporządzenia;
- c) we wszystkich przypadkach ewidencja zawierała mapy techniczno-eksploatacyjne dróg sporządzone z zastosowaniem znaków umownych określonych w załączniku nr 3 do ww. rozporządzenia oraz w wymaganej skali. Ewidencja oraz mapy były na bieżąco aktualizowane (ostatnia aktualizacja odbyła się 31 marca 2020 r.);
- d) ewidencja prowadzona była w sposób papierowy, wspomagany elektronicznie przy pomocy programów „WZDR” do końca 2018 r., a od 2019 r. przy pomocy programu „SmartGEM”.

(akta kontroli str. 926-933)

Dyrektor wyjaśnił, że posiadany program SmartGEM jak i wcześniej WZDR pozwala jedynie na wsparcie w tworzeniu Książki Drogi gromadząc surowe dane i generując książkę, którą następnie należy w sposób ręczny zaktualizować w wersji papierowej,

²⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67 poz. 582) – dalej: „rozporządzenie w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg”.

²⁷ W tym jednej drogi wojewódzkiej nr 468 i czterech dróg powiatowych nr 1412G, 1633G, 1641G i 1609G.

²⁸ Łącznie prowadzono 3 dzienniki objazdów dla jednej drogi wojewódzkiej a dla dróg powiatowych odpowiednio: w przypadku dwóch dróg 2 dzienniki a w przypadku pozostałych dwóch po jednym dzienniku.

jeśli nastąpiły zmiany. Wyjaśnił, że ZDiZ realizuje sukcesywnie umowy rozwijające system SmartGEM, który w przyszłości, jako pierwszy produkt w pełni spełni oczekiwania zgodnie z rozporządzeniem i umożliwi prowadzenie Książki Drogi w sposób elektroniczny i jak papierowy.

(akta kontroli str. 847-848)

3.3. ZDiZ okresowe kontrole stanu dróg wynikające z art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych realizował poprzez wykonywanie kontroli bieżących.

(akta kontroli str. 842-861)

W wyniku badania 5 dróg²⁹ o największej długości w zakresie kontroli stanu dróg realizowanych na podstawie art. 20 pkt 10 ustawy o drogach ustalono, że:

- a) w zakresie sieci dróg, do dzienników objazdów, w okresie od 2018 do 2020 r. (I półrocze) wpisano w zależności od drogi, odpowiednio: 32, 15, 13, 8 i 13 przeprowadzonych przez pracowników ZDiZ kontroli;
- b) w zakresie sygnalizacji świetlnej kontrole prowadzone były w sposób ciągły, poprzez stały nadzór operatorski nad urządzeniami sygnalizacji przy wykorzystaniu systemu ITS³⁰ (całodobowo), prowadzenie książki awarii, systemu zgłoszeniowego usterek sygnalizacji, dokonywania objazdów urządzeń przez pracowników ZDiZ oraz przeglądy wykonywane w ramach weryfikacji należytego wykonania robót (wykonywane 2 razy dziennie) przez firmę utrzymaniową na podstawie podpisanych umów;
- c) kontrole obejmowały cały obszar dróg objętych badaniem,
- d) prowadzone kontrole uwzględniały weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagały prac konserwatorskich lub naprawczych (wskazywano je firmom utrzymaniowym wypisując zlecenie z podaniem zakresu i terminu ich realizacji). Potwierdzenie usunięcia usterek następowało na podstawie protokołów odbioru, a w zakresie sygnalizacji świetlnej również poprzez adnotacje w książce awarii lub na platformie zgłoszeniowej;
- e) wskazane usterki polegały głównie na występowaniu ubytków w nawierzchni, wykruszeń, spękań, nierówności oraz kolein (w zakresie sieci dróg) oraz uszkodzenia daszków latarni, korozji masztów i szaf sterowniczych, regulacji głośności sygnalizatorów, wypełnienia bitumicznego nacięć pod pętle indukcyjne, niesprawnych źródeł światła, niedziałających przycisków dla pieszych oraz plakatów i reklam na słupach i szafach (w zakresie sygnalizacji świetlnej).

(akta kontroli str. 848-853, 934-935)

Dyrektor wyjaśnił, że w zakresie zasad pozwalających na bieżące podejmowanie czynności kontrolnych oraz sposobu ich realizacji, kontrole w zakresie sieci dróg, wykonywane są na bieżąco w ramach objazdów/obchodów miasta, jak również wykonywane były przy okazji innych czynności wykonywanych na drogach albo po zgłoszeniach o usterek otrzymywanych od innych służb bądź mieszkańców. Sposób postępowania został określony w zawartych umowach utrzymaniowych. W przypadku sygnalizacji świetlnej zasady te polegały na zgłaszaniu usterek i awarii za pośrednictwem platformy zgłoszeniowej (z podglądem na bieżący status sprawy), weryfikację za pośrednictwem narzędzi ITS, monitoring wizyjny oraz kontrole w terenie. Ponadto wskazał, że w ZDiZ funkcjonuje telefon alarmowy obsługiwany przez pracowników ZDiZ w trybie 24 godzinnym, na który zgłaszane są nieprawidłowości przez Policję, Straż Miejską, gestorów sieci, Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Ponadto od 2 lat w Gminie Miasta Gdyni funkcjonuje aplikacja Asystent Mieszkańca, która również pozwala na zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej i oznakowaniu, która na bieżąco jest

²⁹ W tym jednej drogi wojewódzkiej nr 468 i czterech dróg powiatowych nr 1412G, 1633G, 1641G i 1609G.

³⁰ Inteligentny system transportowy – system informacyjny i komunikacyjny mający na celu świadczenie usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem.

obsługiwana przez pracowników Referatu Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich oraz Referatu Oznakowania.

(akta kontroli str. 848-853)

3.4. Kontrole okresowe stanu technicznego dróg i ich oznakowania, wynikające z art. 62 ust 1 pkt 1 i 2 ustawy prawo budowlane (kontrole roczne i kontrole pięcioletnie) w badanym okresie realizowane były oddzielnie w zakresie sieci dróg oraz oddzielnie dla sygnalizacji świetlnej, z czego kontrole roczne:

- a) dla sieci dróg zlecane były firmom zewnętrznym dla każdego roku oddzielnie na podstawie podpisanych umów w związku z udzielonymi zamówieniami publicznymi (przeprowadzono 1 taką kontrolę za rok 2019 a dla kontroli rocznej za 2020 r. postępowanie znajdowało się na etapie przygotowania przetargu nieograniczonego);
- b) dla sygnalizacji świetlnej zlecane były w ramach podpisanych umów na bieżące utrzymanie, konserwację oraz remont urządzeń do regulacji ruchu (w badanym okresie obowiązywały dwie takie umowy, z czego przeprowadzono kontrole roczne za 2018 i 2019 r. a kontrola za 2020 r. planowana jest na grudzień 2020 r.)³¹.

W przypadku kontroli pięcioletnich, w zakresie sieci dróg nie były one przeprowadzane w okresie objętym kontrolą, natomiast dla sygnalizacji świetlnej, przeprowadzane były w sposób ciągły przez podmiot zewnętrzny. W 2018 r. przeprowadzono okresowe kontrole 1 sygnalizacji, w 2019 r. 3 sygnalizacji a w 2020 r. 62 sygnalizacji.

(akta kontroli str. 422-530, 842-861)

Dyrektor wyjaśnił, że kontrole pięcioletnie nie były przeprowadzane dla sieci dróg z uwagi na to, że wykonywane były w zależności od kategorii dróg w latach 2014 (odpowiednio od 22 września do 31 listopada dla dróg gminnych) i 2016 (od 13 września do 30 listopada dla dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych) i planowane jest ich przeprowadzenie w roku 2020 (dla dróg gminnych) oraz w 2021 (dla pozostałych dróg). Wynikiem przeprowadzanych kontroli były protokoły z kontroli podpisane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje, zweryfikowane przez pracowników ZDiZ. Wyjaśnił również, że w przypadku kontroli przeprowadzanych w zakresie sygnalizacji świetlnej kontrole przeprowadzane były w zależności od ich lokalizacji (dla których upływa termin ważności badań bezpieczeństwa). W 2020 r. planowane jest przeprowadzenie przeglądu 5-leniego dla 17 sygnalizacji ostrzegawczych.

(akta kontroli str. 415-421, 527-528, 842-861)

Na podstawie badania 5 dróg³² o największej długości w zakresie przeprowadzania kontroli rocznych i pięcioletnich, ustalono, że:

- a) kontrole roczne przeprowadzono terminowo dla wszystkich badanych dróg w zakresie sygnalizacji świetlnej, natomiast w zakresie sieci dróg kontrole przeprowadzono jedynie w 2019 r. (poprzednia kontrola przeprowadzona została w 2017 r.) Ponadto kontrole roczne w 2020 r. (do dnia 30 października) nie zostały jeszcze przeprowadzone. Adnotacja o przeprowadzonych kontrolach rocznych (w 2017 i 2019 r.) w każdym przypadku znajdowała się w książce drogi;
- b) kontrole pięcioletnie, w badanym okresie, przeprowadzono jedynie w zakresie sygnalizacji świetlnych (adnotacje o jej przeprowadzeniu zamieszczano w książkach drogi), natomiast w zakresie sieci dróg poprzednie kontrole pięcioletnie dla badanych dróg, przeprowadzono w 2016 r. a kolejny przegląd pięcioletni planowany jest dopiero w 2021 r.;

³¹ Jedna z 2014 r. nr ZD/502/DK/118-W/2014 r. i jedna z 2018 r. nr ZD/253/DK/77-W/2018.

³² W tym jednej drogi wojewódzkiej nr 468 i czterech dróg powiatowych nr 1412G, 1633G, 1641G i 1609G.

- c) z przeprowadzonych kontroli (zarówno rocznych jak i pięcioletnich) sporządzano protokoły a osoby je przeprowadzające posiadały stosowne uprawnienia do ich przeprowadzenia. Protokoły potwierdzające kontrole przeprowadzane w zakresie sieci dróg oraz w zakresie sygnalizacji świetlnej (za wyjątkiem rocznych dla sygnalizacji świetlnych) zawierały wszystkie elementy wskazane w art. 62a ust. 2 prawa budowlanego;
- d) głównymi nieprawidłowościami stwierdzanymi w kontrolach okresowych były spekania siatkowe i liniowe, ubytki powierzchniowe i koleiny. W okresowych kontrolach przeprowadzanych w zakresie sygnalizacji świetlnej nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 936-939)

Odnosnie nieprecyzyjnego zawarcia w protokołach z kontroli rocznych, przeprowadzanych w zakresie sygnalizacji świetlnej za lata 2018 i 2019, informacji wynikających z art. 62a ust 2 ww. ustawy, w szczególności dotyczących: określenia kontrolowanego obiektu budowlanego umożliwiającego jego identyfikację, metod i środków użytkowania elementów obiektów budowlanych narażonych na szkodliwe działanie wpływów atmosferycznych i niszczące działanie innych czynników oraz zakresu niewykonanych zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli, Dyrektor wyjaśnił, że jego zdaniem wszystkie wymagania wynikające z ww. ustawy zostały spełnione poprzez wskazanie odpowiednich zapisów w ww. protokołach. Jednocześnie wyjaśnił, że mając na względzie zapewnienie przejrzystości i wyższego stopnia szczegółowości protokołów, wzory kolejnych protokołów zostaną zmodyfikowane, a kontrola roczna za 2020 r. zostanie podsumowana nowym wzorem protokołu, który będzie zawierał uszczegółowione informacje, które obecnie występują również w treści lub w załącznikach do umów zawartych na ich przeprowadzenie.

(akta kontroli str. 529-530, 865-873)

3.5 W zakresie realizacji obowiązku wynikającego z § 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych³³, Dyrektor wyjaśnił, że proces ich dostosowania i wymiany prowadzony jest od momentu rozpoczęcia działalności ZDiZ tj. od czerwca 2007 r. i obecnie nie dysponuje już dokumentacją, która wskazywałaby dokładną datę ich dostosowania. W zakresie realizacji poszczególnych obowiązków wskazał, że:

- a) nie zakończono jeszcze procesu wymiany wszystkich znaków drogowych niespełniających warunków technicznych w zakresie stosowania folii odbłaskowej II generacji, gdyż wymianie podlega jeszcze ok. 150 tarcz;
- b) ze względu na trwałość oznakowania poziomego, oznakowanie cienkowarstwowe zostało zastąpione nowym oznakowaniem w ciągu roku od wejścia w życie ww. rozporządzenia a oznakowanie grubowarstwowe do końca 2008 r.;
- c) wszystkie konstrukcje i wzory barwne sygnalizatorów zostały w terminie do 31 grudnia 2008 r., dostosowane do przepisów zawartych w ww. rozporządzeniu i są z nimi zgodne;
- d) urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zamontowane na ulicach Gdyni w momencie wejścia w życie ww. rozporządzenia (w tym wygrozdzenia, słupki blokujące i bariery) spełniały warunki w nim wskazane. Ich ewentualna późniejsza wymiana była związana ze stanem technicznym lub podyktowana względami estetycznymi.

³³ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311) – dalej: „rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych”.

(akta kontroli str. 842-861, 1149-1152)

Dyrektor wyjaśnił, że w oparciu o przeprowadzane bieżące kontrole oznakowania zna lokalizacje wszystkich tarcz wymagających wymiany i dotyczą one: ul. Morskiej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Owsianą a granicą administracyjną Miasta (60 tarcz), rejonu Karwin - ulice Buraczana, Staffa, Nałkowskiej (20), rejonu Dąbrowy - ulice Rdestowa, Miętowa, Paprykowa (40), wyjazdów z dróg wewnętrznych przy ul. Chyłońskiej (10) oraz wyjazdów z dróg wewnętrznych przy ul. Gryfa Pomorskiego (20).

(akta kontroli str. 853-854, 878, 1149-1152)

3.6 Zadanie w zakresie badania wpływu robót budowlanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jako jedno z zadań z zakresu inżynierii ruchu na drogach publicznych i wewnętrznych, było realizowane w badanym okresie przez ZDiZ na podstawie § 4 pkt 3 statutu oraz § 29 ust 4 punkt 1, 8 i 11 regulaminu organizacyjnego³⁴ przez Referat Oznakowania i zostało ono uwzględnione w zakresach obowiązków wszystkich pracowników tego referatu.

(akta kontroli str. 129-361, 842-861)

Dyrektor wyjaśnił, że przepisy nie regulują sposobu prowadzenia badań wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu, ich zakresu ani nie wskazują narzędzi do ich przeprowadzenia. ZDiZ realizuje to zadanie przede wszystkim poprzez działania Komisji ds. Tymczasowej Organizacji Ruchu i Zajęcia Pasa Drogowego (powołanej przez Prezydenta) na posiedzeniach, na których uzgadniane są terminy i pory prowadzenia robót, zasady ich przeprowadzania, wydawane wytyczne dotyczące dodatkowych zabezpieczeń, sposobu i terminu odtwarzania nawierzchni. Ponadto członkowie Komisji w tym Policja w trakcie posiedzeń zgłaszają uwagi i spostrzeżenia dotyczące prowadzonych robót na drogach i dostrzeżonych zagrożeń. Poza działaniami Komisji pracownicy ZDiZ wykonują bieżące kontrole dotyczące zabezpieczenia i oznakowania miejsc prowadzenia robót, stanu nawierzchni tymczasowych, rzeczywistego obszaru zajęcia pasa drogowego. W wyniku tych kontroli w przypadku stwierdzenia uchybień lub zagrożeń wykonawcy otrzymują polecenia usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 853-854, 878-916, 1165-1173)

3.7 W latach 2018-2020 (I półrocze) do ZDiZ wpłynęło 65 wniosków Policji o zmianę organizacji ruchu, w tym:

a) do Referatu Organizacji Ruchu łącznie 59 wniosków, tj.:

- w 2018 r. 27 wniosków³⁵ z czego 20 z nich rozpatrzono pozytywnie, bądź wprowadzono inne zamiennie rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo;
- w 2019 r. 22 wnioski³⁶ z czego 12 z nich rozpatrzono pozytywnie;
- w 2020 r. (I półrocze) 10 wniosków³⁷ z czego 2 z nich rozpatrzono pozytywnie.

Nieuwzględnione przez ZDiZ wnioski Policji dotyczyły m.in. montażu lub przeniesienia luster, znaków, barierek i słupków, wyznaczania lub wyniesienia przejść dla pieszych, wyznaczenia sposobu parkowania w zatokach lub wyznaczenia parkingu policyjnego. Brak realizacji ww., jak wyjaśnił Dyrektor, wynikał m.in. z ustaleń (wizje lokalne) wskazujących, że organizacja ruchu była prawidłowa oraz wskazywania lokalizacji i zmian, które nie spełniają wymogów rozporządzenia, bądź braku zasadności lub możliwości ich montażu;

³⁴ Tj. zatwierdzanie projektów tymczasowej organizacji ruchu, weryfikacja zgodności wprowadzonej organizacji z zatwierdzoną dokumentacją projektową oraz prowadzenie prac komisji ds. Tymczasowej Organizacji Ruchu i Zajęcia Pasa Drogowego.

³⁵ 13 z Komendy Miejskiej Policji a 14 od poszczególnych komisariatów.

³⁶ 7 z Komendy Miejskiej Policji a 15 od poszczególnych komisariatów.

³⁷ 1 z Komendy Miejskiej Policji a 9 od poszczególnych komisariatów.

- b) do referatu Sygnalizacji Światłowej i Planowania Transportu 6 wniosków³⁸ (4 w 2018 r. i 2 w 2019 r.), z czego pozytywnie rozpatrzono 2 z nich.

Nieuwzględnione przez ZDiZ wnioski dotyczyły m.in. montażu sygnalizacji świetlnej lub doświetlenia przejścia dla pieszych, wydłużenie światła zielonego dla pieszych lub umożliwienie skrętu w prawo z pasa środkowego i jak wyjaśnił Dyrektor, po dokonaniu szczegółowych analiz i symulacji stwierdzono brak zasadności ich wprowadzenia lub negatywny ich wpływ na warunki ruchu.

(akta kontroli str. 842-864)

3.8 W badanym okresie, ZDiZ nie zlecał:

- a) wykonania klasyfikacji dróg ze względu na koncentrację zdarzeń drogowych z ofiarami oraz bezpieczeństwo sieci drogowej (służące wytypowaniu m.in. szczególnie niebezpiecznych),
- b) wykonania audytów BRD jako niezależnej szczegółowej, technicznej oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- c) przeprowadzania kontroli stanu BRD identyfikującego źródła zagrożeń na sieci drogowej.

(akta kontroli str. 855-857)

Dyrektor wyjaśnił, że klasyfikacja dróg nie była zlecana, natomiast dla dwóch wybranych odcinków przeprowadzana została przez ZDiZ, tj.: dla fragmentu drogi krajowej nr 6 oraz Drogi Gdańskiej³⁹. Wynikało to – odpowiednio - z położenia w transeuropejskiej sieci dróg (dla którego taka analiza jest wymagana zgodnie z zapisami ustawy o drogach) oraz koncentracji wypadków ciężkich na tym odcinku. Wyjaśnił również, że zadanie w zakresie kontroli stanu BRD identyfikującego źródła zagrożeń na sieci drogowej jest realizowane na podstawie prowadzonej od 2017 r. bazy wypadków⁴⁰ (która aktualizowana jest poprzez comiesięczne zestawienia o ich ilości i skutkach przekazywane przez Komendę Powiatową Policji). Baza wykorzystywana jest do bieżącej obserwacji i identyfikacji miejsc krytycznych⁴¹ m.in. wymagających zmian w istniejącej organizacji ruchu. W badanym okresie, jak wskazał Dyrektor, zidentyfikowano 9 takich miejsc, z czego dla 7 podjęte działania okazały się skuteczne (polegające m.in. na: zmianie organizacji ruchu, korekcie ustawień znaków, wprowadzenia sygnalizacji świetlnej lub instalację pasów akustycznych) a w przypadku 2 złożono wnioski do GITD z prośbą o instalację urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, uzyskując odpowiedź negatywną. Stan bezpieczeństwa weryfikowany jest również w ramach bieżącej pracy operatorskiej w Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem TRISTAR przy wykorzystaniu kamer nadzoru wizyjnego gdzie operatorzy na bieżąco monitorują ruch oraz oceniają funkcjonowanie organizacji ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w określonych warunkach.

(akta kontroli str. 855-857, 1174-1201, 1204-1209)

Realizacja powyższych przedsięwzięć, w ocenie Dyrektora, miała wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż na podstawie informacji o miejscach występowania cyklicznych zdarzeń drogowych były dokonywane przedsięwzięcia mające na celu jego poprawę. Spośród podjętych działań wskazał m.in.: zmianę lokalizacji masztów sygnalizacji (tak aby sygnalizatory były bardziej czytelne dla kierowców), zmiany w układach faz ruchu na skrzyżowaniach (żeby wyeliminować

³⁸ 2 z Komendy Miejskiej Policji a 4 od poszczególnych komisariatów.

³⁹ Fragmentu ul. Morskiej od skrzyżowania z Obwodnicą Trójmiasta do granicy z Rumią oraz fragmentu Drogi Gdańskiej od skrzyżowania z ul. Wielkopolskiej do ul. Góreckiego.

⁴⁰ Zawierającej m.in. dane w zakresie: daty i godziny zdarzenia, danych o lokalizacji, skutków wypadku oraz informacji o jego przyczynach.

⁴¹ Wybieranych na podstawie przyjętych kryteriów, tj.: koncentracji znacznej liczby wypadków lub kolizji, powtarzającej się ich przyczynie lub ich skutków („ciężkość” wypadków).

kolizyjność niektórych relacji), budowę sygnalizacji świetlnej w miejscu, gdzie dochodziło do potrażeń oraz montaż sygnalizatorów ostrzegawczych ostrzegających o pieszych (dla kierowców skręcających w prawo lub lewo na sygnale ogólnym S-1). Dodał, że działania związane z segregacją i uspokojeniem ruchu niewątpliwie przyczyniają się do redukcji prędkości pojazdów a tym samym poprawy poziomu BRD co potwierdzały analizy zmian prędkości pojazdów po zainstalowaniu w wybranych punktach miasta wyświetlaczy prędkości.

(akta kontroli str. 855-857, 1229-1242)

3.9 W okresie objętym kontrolą ZDiZ, na etapie przygotowania inwestycji, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych korzystał z następujących opracowań:

- a) „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych” w zakresie realizacji zadań wykonywanych przez Zespół ds. Oświetlenia, które wykorzystano: przy realizacji w 2019 r. 1 projektu doświetlenia (3 przejść dla pieszych) oraz przebudowie 3 kolejnych (dla których powstało oświetlenie wg. wskazanych wytycznych).
- b) „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” w zakresie realizacji zadań przez:
 - Referat Sygnalizacji Świetlnej i Planowania Transportu przy realizacji w 2019 r. 4 inwestycji, tj.: kontrapasa autobusowego oraz budowy w 3 lokalizacjach tablic radarowych przy szkołach;
 - Referat Organizacji Ruchu przy realizacji 119 projektów organizacji ruchu (w tym 40 w 2018 r., 51 w 2019 r. i 28 w I połowie 2020 r.), które dotyczyły wykonania m.in. progów zwalniających, wyniesienia przejść dla pieszych wprowadzenie stref zamieszkania lub pasów akustycznych.

(akta kontroli str. 842-861, 867-868)

Dyrektor wyjaśnił, że wytyczne dotyczące organizacji bezpiecznego ruchu pieszych wykorzystywane były również podczas wydawania warunków technicznych budowy oświetlenia dla Wydziału Inwestycji Urzędu. Ww. wytyczne spełniały oczekiwania zarządcy drogi w zakresie praktycznej możliwości zastosowania zawartych w nich rozwiązań, poza opracowaniem „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego”, które były w badanym okresie wykorzystywane tylko w zakresie katalogu przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów. Jak wyjaśnił, wytyczne te są bardzo rozbudowane i w dużej mierze powielają różne akty prawa w zakresie drogowym. Ponadto wskazał, że w opracowaniu tym brakuje m.in. kwestii ustalania pierwszeństwa znakami na przejazdach dla rowerzystów, występują błędy w oznakowaniu (np. śluzę typu 1 mają pas filtrujący po prawej stronie pasa głównego do prawoskrętu, co prowadzi do niebezpiecznych zdarzeń) jak również są zamieszczone dość dyskusyjne przykłady (str. 115 i 116) gdzie pas ruchu dla rowerów jest odginany w rejonie miejsc postojowych, zwążając pas ruchu samochodów co skutkować będzie wjeżdżaniem samochodów na pas rowerowy.

(akta kontroli str. 842-861, 867-868)

3.10 W okresie objętym kontrolą:

- a) Komendant Miejski Policji w Gdyni nie występował do ZDiZ z wnioskami o wskazanie miejsc, w których dochodzi do częstych wykroczeń kierowców;
- b) Komendant KMP nie przekazywał do ZDiZ informacji o lokalizacjach o wysokim poziomie występowania zagrożeń związanych z nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości. Przekazywane były natomiast informacje o potencjalnie niebezpiecznych miejscach z innych powodów⁴². W badanym okresie do ZDiZ

⁴² M.in. zbyt krótkie światło zielone dla pieszych, dopuszczenie skrętu ze środkowego pasa, niewystarczająca koordynacja dwóch sygnalizacji, montaż sygnalizacji lub doświetlenie przejścia dla pieszych.

trafiło łącznie 6 pism w tym zakresie, z czego w przypadku 4 z nich podstawą były przekazywane zgłoszenia mieszkańców, natomiast dla 2 liczba zdarzeń drogowych;

- c) GITD⁴³ w badanym okresie nie występował do ZDiZ o wskazanie potencjalnie niebezpiecznych miejsc, natomiast w związku z przeprowadzoną analizą bezpieczeństwa⁴⁴ ZDiZ wnioskował do GITD o instalację urządzeń do odcinkowych pomiarów prędkości lub urządzeń stacjonarnych do jej rejestrowania (fotoradarów) dla dwóch lokalizacji;
- d) ZDiZ na podstawie prowadzonej bazy wypadków (aktualizowanej comiesięcznie na podstawie przekazywanych informacji przez KMP) był w posiadaniu informacji o zdarzeniach drogowych, które miały miejsce na sieci dróg. Baza była wykorzystywana do bieżącej obserwacji i identyfikacji miejsc krytycznych tj. które mogą wymagać zmian w istniejącej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 858-8859, 867-877, 1174-1201)

Dyrektor poinformował, że:

- a) w ramach stałej współpracy z KMP, ZDiZ z własnej inicjatywy wielokrotnie przekazywał informacje o lokalizacjach, w których dochodzi do zwiększonej liczby wykroczeń związanych z różnymi przepisami ruchu drogowego. W okresie objętym kontrolą przekazał łącznie 69 pism z prośbą o zwiększenie kontroli, z czego 67 w sprawie nieuprawnionych pojazdów poruszających się buspasem, 1 w sprawie częstych sytuacji blokowania skrzyżowań i przejazdów na czerwonych świetle i 1 z analizą bezpieczeństwa na fragmencie ul. Morskiej (pod kątem zdarzeń i liczby wykroczeń przekroczenia dopuszczalnej prędkości). Źródłem informacji o tych miejscach były codzienne obserwacje warunków ruchu prowadzone przez operatorów systemu TRISTAR, oraz odebrane zgłoszenia od użytkowników dróg;
- b) prowadzona baza wypadków jest porównywana z informacjami zamieszczonymi w bazie SEWIK i w przypadku wystąpienia rozbieżności są one na bieżąco wyjaśniane. Na podstawie analizy danych z bazy sporządzony został wniosek do GITD o instalację urządzeń rejestrujących prędkość. Ponadto dane z bazy umożliwiają również przeprowadzanie analiz zasadności budowy sygnalizacji świetlnej, zgodnie z pomocniczym kryterium punktowym i były one wykorzystywane przy prowadzeniu analiz lub podejmowaniu decyzji dotyczących m.in.: zasadności budowy sygnalizacji świetlnej, zmiany faz ruchu lub instalacji fotoradaru.

(akta kontroli str. 842-861, 867-868)

3.11 W zakresie udziału pracowników w procesie sporządzania przez Policję kart zdarzenia drogowego lub ich weryfikacji, Dyrektor wyjaśnił, że pracownicy ZDiZ, każdorazowo brali udział w spotkaniach zespołu badania przyczyn wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym na drogach Gdyni. Ze spotkań, od grudnia 2018 r., sporządzane były protokoły, w których umieszczano wstępne uwagi/wnioski dotyczące lustracji miejsca zdarzenia drogowego. W badanym okresie sporządzono łącznie 11 protokołów w tym zakresie, odpowiednio 1 w 2018 r., 6 w 2019 r. i 4 w 2020 r.

(akta kontroli str. 842-861, 1153-1163, 1204-1209.)

3.12 W okresie objętym kontrolą w zakresie inicjatywy budowy lub przebudowy skrzyżowania, o którym mowa w art. 25 ustawy o drogach publicznych, odpowiednio:

⁴³ Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

⁴⁴ W oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r., w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.

- a) miał miejsce jeden przypadek (w 2019 r.), w którym zarządca drogi występował z taką inicjatywą i dotyczył on przebudowy skrzyżowania ul. Chwarzeńskiej z drogą S6 (Obwodnicą Trójmiasta).

Jak wyjaśnił Dyrektor, opracowane zostały dwa warianty rozwiązań i w wyniku rozmów z GDDKiA⁴⁵ do dalszych prac wskazano wariant droższy, jednak z uwagi na rozpoczęcie budowy Trasy Kaszubskiej (S6) na razie odstąpiono od zamierzenia przebudowy skrzyżowania⁴⁶;

- b) do ZDiZ nie wpłynął żaden wniosek w tym zakresie.

Dyrektor wyjaśnił, że w 2017 r. (tj. w okresie nieobjętym kontrolą) miał miejsce 1 taki przypadek, który dotyczył budowy skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu (z inicjatywy gminy Kosakowo). Wniosek został rozpatrzony pozytywnie a inwestycja została zrealizowana w latach 2018-2019.

(akta kontroli str. 842-861, 867-873, 1204-1209)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W 6⁴⁷ z 20 badanych projektów organizacji ruchu, nie dochowano 14 dniowego terminu przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, wynikającego z § 12 ust 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem⁴⁸.

(akta kontroli str. 546-550)

Dyrektor wyjaśnił, że kontrola, o której mowa w §12 ust. 3 ww. rozporządzenia wykonywana jest w ramach odbioru zleconych robót, przy udziale ich wykonawcy. Takie rozwiązanie pozwala na racjonalizację wykorzystania czasu pracy pracowników jednostki, uniknięcie zbędnego powtarzania formalnych czynności kontrolnych oraz na bezpośrednie przekazanie uwag dotyczących technicznego aspektu wprowadzenia organizacji ruchu ich wykonawcy. Przypadki przekroczenia terminu jej wykonania były związane z trudnościami organizacyjnymi w danym okresie czasu lub przypadkami losowymi. Wykazane przekroczenia terminu kontroli odnoszą się do czynności formalnych prowadzonych przez komisję odbiorową i nie oznaczają, że wprowadzenie organizacji ruchu nie zostało zweryfikowane wcześniej przy okazji prowadzenia bieżącej kontroli dotyczącej postępu realizacji zleconych robót bądź stanu oznakowania.

(akta kontroli str. 541-545)

Zdaniem NIK, wcześniejsza weryfikacja, mająca miejsce przy okazji prowadzenia bieżącej kontroli, nie stanowi podstawy do uznania, iż kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zostały zrealizowane, gdyż dopiero kontrola przeprowadzona po wprowadzeniu organizacji ruchu obejmuje wszystkie przeprowadzone prace w tym zakresie.

2. ZDiZ nie przeprowadził okresowej kontroli stanu dróg gminnych⁴⁹, co najmniej raz na 5 lat, pomimo obowiązku wynikającego z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane. Ostatnia kontrola okresowa (5 letnia) w tym zakresie miała miejsce w 2014 r. (22.09.-31.11.) i zgodnie w ww. przepisem kolejna powinna była się odbyć pod koniec 2019 r.

⁴⁵ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

⁴⁶ Decyzję w tej sprawie podjął Dyrektor ZDiZ. Po zakończeniu przebudowy Trasy Kaszubskiej planowane jest ponowne wnioskowanie o ujęcie przebudowy przedmiotowego skrzyżowania w budżecie miasta.

⁴⁷ Dla projektu z 2018 r. nr 1 z dnia 8.01.2028 r., nr 4 z 10.01.2018 r. i nr 5 z 11.01.2018 r., z 2020 r. nr 1 z 2.01.2020 r., nr 3 z 03.01.2020 r. i nr 4 z 03.01.2020 r.

⁴⁸ Ww. kontrole przeprowadzono po upływie od 15 do 30 dni tj. od 1 do 16 dni po ww. terminie.

⁴⁹ Polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia.

(akta kontroli str. 422-530)

Dyrektor wyjaśnił, że na opóźnienie w zleceniu kontroli 5-letniej miała wpływ konieczność dostosowania przeglądu dróg do nowego programu ewidencji dróg (SmartGem, który został odebrany i wdrożony do użytku na przełomie 2019 i 2020 r.). Z uwagi na stan epidemii, przetarg na zlecenie ww. kontroli, planowany na przełom I i II kwartału 2020 r., został ogłoszony dopiero w listopadzie 2020 r., co wynikało z problemów z przygotowaniem opisu zamówienia i potwierdzeniem środków budżetowych.

(akta kontroli str. 917-922, 1204-1209)

Zdaniem NIK konieczność dostosowania przeglądu dróg do nowego programu ewidencji nie jest wystarczającym powodem do zaniechania przeprowadzenia wymaganej ustawą Prawo budowlane, kontroli 5 letniej.

3. ZDiZ, pomimo obowiązku wynikającego z § 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, nie dokonał wymiany do 31.12.2010 r. 150 tarcz znaków drogowych pionowych niespełniających warunków ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 842-861)

Dyrektor wyjaśnił, że nie zakończono jeszcze procesu wymiany znaków w zakresie stosowania folii odblaskowej II generacji, który dotyczył ok 5.300 tarcz. Proces ten prowadzony jest w ramach bieżącego utrzymania oznakowania oraz wprowadzania nowych organizacji ruchu, a przy skali potrzeb w zakresie utrzymania oznakowania ZDiZ nie był w stanie sfinansować wymiany wszystkich znaków we wskazanym czasie. Wyjaśnił, że przy wymianie tarcz kieruje się ich stanem technicznym a parametr odblaskowości przy oświetleniu ulicznym ma mniejsze znaczenie dla czytelności oznakowania po zmroku.

(akta kontroli str. 1151-1152)

NIK wskazuje, że ZDiZ nie tylko nie wymienił wszystkich znaków w wymaganym terminie, ale również nie wykonał tego zadania w całości przez kolejne 10 lat, co pomimo wskazanych w wyjaśnieniach problemów i zasad dotyczących oceny stanu technicznego znaków, zdaniem NIK powinno zostać w tym okresie zrealizowane.

4. ZDiZ pomimo obowiązku przeprowadzania przeglądów rocznych, wynikającego z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo budowlane, w 2018 r. nie przeprowadził takiego przeglądu dla sieci dróg. Poprzedni przegląd w ww. zakresie wykonano 22.11.2017 r. natomiast kolejny dopiero 19.11.2019 r.

(akta kontroli str. 527-528)

Dyrektor wyjaśnił, że kontrola wykonana w listopadzie 2017 r. zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego obowiązywała do listopada 2018 r. Po tym terminie powinien zostać przeprowadzony kolejny przegląd roczny dróg, jednak z uwagi na ograniczony skład zespołu zajmującego się m.in. przeglądami dróg, dużą rotacją pracowników w 2018 r. i ilość realizowanych zadań (Referat Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich realizował zadania inwestycyjne na kwotę 15,7 mln zł i utrzymaniowe i remontowe na kwotę 17,2 mln zł) nie zostało przygotowane postępowanie na wyłonienie podmiotu zewnętrznego na wykonanie przeglądu rocznego. Jednocześnie wskazał, że w trakcie tego okresu ważny był pięcioletni przegląd dróg oraz były prowadzone kontrole bieżące stanu dróg ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan BRD, wraz z weryfikacją cech i wskazaniem usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych.

(akta kontroli str. 878-879)

NIK wskazuje, że z art. 62 ust. 1 pkt. 1 lit. a ww. ustawy wynika obowiązek przeprowadzenia kontroli okresowej przynajmniej raz w roku, i przeprowadzanie innych czynności, w tym kontroli bieżących nie wypełnia tego obowiązku.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą, ZDiZ prawidłowo prowadził dokumenty ewidencyjne dróg, którymi objęto wszystkie drogi publiczne znajdujące się w jego zarządzie. W związku z realizacją powierzonych zadań, ZDiZ samodzielnie przeprowadzał kontrole stanu dróg, jak również kontrole półroczne, natomiast kontrole okresowe dróg i ich oznakowania (roczne i pięcioletnie) zlecane były podmiotom zewnętrznym na podstawie podpisanych umów. Ponadto ZDiZ terminowo zrealizował większość zadań związanych z procesem wymiany znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane było głównie poprzez działania Komisji ds. Tymczasowej Organizacji Ruchu i Zajęcia Pasa Drogowego (powołanej przez Prezydenta) jak również bieżące kontrole ZDiZ dotyczące zabezpieczenia i oznakowania miejsc prowadzenia robót.

Ustalone nieprawidłowości w badanym zakresie polegały na:

- a) nieterminowym przeprowadzaniu kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla 6 z 20 badanych przypadków;
- b) nieprzeprowadzeniu okresowej (pięcioletniej) kontroli dla dróg gminnych,
- c) niedokonaniu wymiany 150 tarcz znaków drogowych pionowych, pomimo iż termin ich wymiany minął 31.12.2010 r.;
- d) nieprzeprowadzeniu w 2018 r. przeglądu rocznego w zakresie sieci dróg.

IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

1. Podjęcie działań mających na celu:
 - a) zatwierdzanie tylko tych projektów organizacji ruchu, które spełniają wszystkie wymogi rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem;
 - b) terminowe przeprowadzanie kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;
 - c) terminowe przeprowadzanie okresowych kontroli (pięcioletnich i rocznych) w zakresie sieci dróg;
 - d) wymianę wszystkich znaków drogowych pionowych niespełniających warunków rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

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

Gdańsk, dnia 17 grudnia 2020 r.

Kontroler
Jacek Żmurko
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

24
p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

Rafał Malcharek

.....
podpis