



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA.410.3.1.2024

Pan
Marek Niełacny
p.o. Dyrektora Oddziału
Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach

ul. Myśliwska 5
40-017 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.120.2024
Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 27 sierpnia 2024 r.

P/24/018 Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ¹ Oddział w Katowicach ² , ul. Myśliwska 5, 40-017 Katowice.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marek Niełacny p.o. Dyrektora Oddziału ³ , od 28 lutego 2019 r. do dnia zakończenia kontroli tj. do dnia 29 kwietnia 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym, prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art.2 ust.1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Kinga Kołodziejczyk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/13/2024 z 8.01.2024 r.

(akta kontroli str.1-2)

¹ Dalej: „GDDKiA”.

² Dalej: „Oddział”.

³ Dalej: „p.o. Dyrektora”.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

NIK pozytywnie ocenia – mimo stwierdzonych nieprawidłowości - realizację przez Oddział działań organizacyjnych i kontrolnych związanych z wprowadzaniem zatwierdzonych organizacji ruchu. Negatywnie ocenić należy jednak fakt, że w zbadanych szczegółowo zatwierdzonych przez Oddział projektach organizacji ruchu stwierdzono przypadki zastosowania rozwiązań technicznych, które były niezgodne z obowiązującymi zasadami oznakowania dróg publicznych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Wprawdzie cała sieć dróg zarządzanych przez Oddział (968,016 km) miała zatwierdzone projekty organizacji ruchu, które spełniały swoją funkcję, jednakże w 80% szczegółowo przeanalizowanych i zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono nieprawidłowości. Wiązały się one z naruszeniami przepisów prawa dotyczących zasad stosowania oznakowania pionowego i poziomego na etapie projektowania organizacji ruchu. Po zatwierdzeniu projektów zasady te stały się obowiązujące na drogach publicznych. W trakcie kontroli stwierdzono również błędy w oznakowaniu 80% kontrolowanych skrzyżowań oraz niezgodności pomiędzy zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, a funkcjonującą w rzeczywistości organizacją ruchu na odcinkach dróg, których projekty te dotyczyły. W ocenie NIK, nieprawidłowości dotyczące zatwierdzanych i wprowadzanych organizacji ruchu, mają bezpośredni związek z bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach publicznych.

Nieprawidłowości stwierdzono również w zakresie realizacji przez Oddział zadań zarządzającego ruchem, które polegały na nierzetelnym prowadzeniu ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, dwóch przypadkach zatwierdzania niekompletnych projektów organizacji ruchu oraz przypadkach nieterminowego prowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych (3,9% badanej próby).

Pozytywnie ocenić należy natomiast, że wprawdzie w Oddziale nie były przeprowadzane, ani zlecane do przeprowadzenia przez inne podmioty, analizy organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, to projekty organizacji ruchu były przygotowywane z uwzględnieniem potrzeb zarówno Oddziału, jak i użytkowników dróg. Opracowując projekty organizacji ruchu Oddział brał też pod uwagę wnioski zgłaszane przez Policję lub inne instytucje publiczne. Na pozytywną ocenę zasługuje również sposób wykonywania obowiązku przechowywania i udostępniania projektów organizacji ruchu przez okres co najmniej dwóch lat od daty ich zastąpienia, a także rozpatrywanie bez zbędnej zwłoki składanych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu. W każdym półroczu w latach 2022-2023 przeprowadzane były przez pracowników Oddziału półroczne kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach zarządzanych przez Oddział. Przeprowadzane również były kontrole czasowych organizacji ruchu, kontrole wykonania zadań technicznych oraz kontrole specjalne, w tym realizowane po zmierzchu kontrole oznakowania.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

1.1 Oddział wchodził w skład GDDKiA będącej centralnym urzędem administracji rządowej wykonującym zadania związane z zarządzaniem dróg krajowych oraz obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁷. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym⁸ Oddziału GDDKiA zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych były realizowane w Wydziale Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem⁹, którego celem funkcjonowania było w szczególności zapewnienie warunków bezpieczeństwa drogowego¹⁰ na zarządzanej sieci dróg¹¹ oraz w Rejonach¹² podzielonych na Obwody

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Dalej: „Generalny Dyrektor”.

⁸ Stanowiącym załącznik Nr 1 do Zarządzenia nr 1 Dyrektora Oddziału GDDKiA w Katowicach z dnia 21 stycznia 2019 r. w sprawie wprowadzenia regulaminu organizacyjnego. Regulamin organizacyjny w okresie objętym kontrolą był trzykrotnie zmieniany zarządzeniami zmieniającymi nr: 6 z dnia 30 kwietnia 2019 r., nr 19 z dnia 25 września 2020 r. i nr 6 z dnia 30 marca 2021 r.

⁹ Dalej: „Wydział”.

¹⁰ Dalej: „BRD”.

¹¹ Wydział odpowiadał za:

- planowanie, realizację i monitorowanie zadań w zakresie zarządzania ruchem drogowym i BRD z uwzględnieniem szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywanie nadzoru nad tym zarządzaniem;
- współpracę przy przeprowadzaniu ocen wpływu planowanej drogi na BRD i współpracę przy przeprowadzaniu audytów BRD;
- uzgadnianie organizacji ruchu; prowadzenie bazy danych o wypadkach drogowych oraz ewidencję klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz na bezpieczeństwo sieci drogowej; planowanie i monitorowanie zadań dotyczących programu poprawy BRD;
- nadzór merytoryczny nad działaniami prowadzonymi przez Rejony w zakresie BRD i zarządzania ruchem;
- okresową kontrolę autostrady w zakresie zgodności budowy i eksploatacji z udzieloną koncesją, warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami w zakresie utrzymania i ochrony autostrady;
- koordynowanie spraw z zakresu skarg, wniosków, petycji w Oddziale.

¹² Oddział w strukturze organizacyjnej miał sześć tzw. „Rejonów” znajdujących się w: Częstochowie, Zabrze, Lublińcu, Pszczynie, Wysokim Brzegu, Zawierciu. W skład każdego Rejonu wchodziły: Stanowisko ds. administracyjno-finansowo-kadrowych, Zespół techniczny, Obwody drogowe.

Rejony odpowiadały za: 1) dokonywanie objazdów i kontroli dróg oraz podejmowanie działań mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości; 2) zgłaszanie uwag do stałej i czasowej organizacji ruchu, 3) wykonywanie robót interwencyjnych mających na celu zapobieganie i usuwanie niekorzystnych wyników ze stanu drogi, urządzeń BRD i oznakowania; 4) wykonywanie kontroli okresowych dróg – wymagań przepisami prawa budowlanego oraz przeglądów bieżących drogowych obiektów inżynierskich; 5) opracowywanie planów rocznych i operacyjnych, w zakresie bieżącego utrzymania dróg; 6) utrzymanie zieleni przydrożnej; 7) koordynację realizacji robót utrzymaniowych zleczanych w drodze przetargów; 8) prowadzenie i koordynację prac w zakresie utrzymania dróg; 9) określanie potrzeb technicznych i finansowych w zakresie utrzymania dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz BRD; 10) utrzymanie zaplecza techniczno-materiałowego oraz utrzymanie i obsługę sprzętu technicznego do utrzymania dróg, środków transportu i łączności; 11) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach: zajęcia pasa drogowego oraz kar za jego zajęcie, przywrócenia do stanu poprzedniego pasa drogowego, kar za wybudowanie lub przebudowę zjazdu bez zezwolenia; 12) aktualizację danych o drogach, ruchu i zdarzeniach na drogach, drogowych obiektach inżynierskich, obiektach i urządzeniach obcych znajdujących się w pasie drogowym i w jego otoczeniu; 13) przekazywanie do merytorycznych komórek organizacyjnych Oddziału, informacji o ruchu drogowym oraz o możliwych objazdach; 14) współpracę z właściwymi służbami, w szczególności Policją i Strażą Pożarną w zakresie BRD i zarządzania drogami; 15) prowadzenie spraw w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych oraz spraw związanych z roszczeniami; 16) wykonywanie zadań w zakresie systemów wspomagających zarządzanie; 17) wykonywanie zadań w zakresie spraw pracowniczych, administracyjnych oraz finansowo-księgowych w zakresie określonym przez Dyrektora Oddziału; 18) prowadzenie spraw dotyczących zobowiązań gwarancyjnych oraz odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady dla zadań finansowanych ze środków na bieżące utrzymanie sieci drogowej; 19) udział w charakterze Sekretarza w Komisjach Odbiorowych powoływanych przez Dyrektora Oddziału; 20) prowadzenie spraw związanych z remontami, przebudowami i inwestycjami zapleczy technicznych oraz spraw związanych

Drogowe¹³, które miały za zadanie zapewnienie: dotrzymania założonych standardów utrzymania sieci drogowej, BRD, ochrony pasa drogowego, płynności ruchu, poprzez dostarczanie bieżącej informacji o warunkach ruchu drogowego i stanie infrastruktury drogowej. W skład osobowy Wydziału wchodził również - powoływany przez Dyrektora Oddziału - urzędnik zabezpieczenia dla tunelu o długości pow. 500 m położonego w transeuropejskiej sieci drogowej. W Oddziale na dzień 31 grudnia 2022 r. oraz dzień 31 grudnia 2023 r. było zatrudnionych 15 pracowników, którym zostały przypisane zadania związane z zarządzaniem ruchem drogowym.

Dyrektor Oddziału w 2020 r. na spotkaniu kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury oraz Departamentu Dróg Publicznych z kierownictwem GDDKiA oraz dyrektorami jej jednostek organizacyjnych w terenie, zgłosił potrzeby kadrowe Oddziału w liczbie dodatkowych 55 etatów.

(akta kontroli str. 12-63, 1848-1857, 2118-2132)

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury¹⁴ poinformowała, że *decyzję o konieczności zatrudnienia na nieobsadzony lub powstały etat, po uprzedniej analizie potrzeb i możliwości realizacji zadań nałożonych na Oddział, podejmują dyrektorzy Oddziałów GDDKiA oraz Dyrektor Generalny w ramach limitów na wynagrodzenia*. Ponadto wskazała, że zatrudnienie w GDDKiA w ujęciu średniorocznym zakłada ponad 5000 etatów, co w opinii MI jest wystarczające w celu wypełniania ustawowych zadań nałożonych na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI poinformowała również, że *Dyrektorzy Oddziałów GDDKiA dokonują przeglądu kadry pracowniczej i na tej podstawie Dyrektor Generalny Urzędu podejmuje decyzję o możliwości ewentualnego przekazania wolnego etatu do innego Oddziału, który w wyniku obecnie prowadzonych inwestycji, zmaga się z brakami personalnymi*. Niemniej jednak w kwestii kształtowania poziomu zatrudnienia i wynagradzania w GDDKiA, należy mieć na uwadze przede wszystkim ograniczenia ze strony budżetu państwa wskazywane przez Ministra Finansów.

(akta kontroli str. 2134-2137)

Generalna Dyrektor GDDKiA poinformowała, że: *Oddział GDDKiA w Katowicach otrzymał w 2021 r. łącznie 10 dodatkowych etatów:*

1. *na realizację Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i Programu Budowy 100 Obwodnic przyznano Oddziałowi osiem etatów,*
2. *dodatkowo przyznano dwa etaty do zadań z zakresu realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej.*

Na prośbę Dyrektora Oddziału GDDKiA w Katowicach liczba dodatkowych etatów została zwiększona do 13, z zachowaniem pierwotnie przyznanej Oddziałowi puli środków na finansowanie wynagrodzeń. Oddział GDDKiA w Katowicach zrekrutował w 2021 roku pracowników w ramach 13 dodatkowych etatów finansowanych ze środków rezerwy, co stanowi 4,6% obsady kadrowej Oddziału na dzień 1 stycznia 2021 r. Ponadto, Dyrektor Generalna poinformowała, że: przeciętne zatrudnienie

z utrzymaniem i remontem sprzętu do utrzymania dróg; 21) zarządzanie tunelami; 22) okresową kontrolę autostrady w zakresie zgodności budowy i eksploatacji z udzieloną koncesją, warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami w zakresie utrzymania i ochrony autostrady, zarządzania ruchem i drogowych obiektów inżynierskich; 23) wprowadzenie ograniczeń bądź zamykanie dróg dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia; 24) gospodarowanie obiektem socjalno-szkoleniowym zarządzanym przez Oddział.

¹³ Dalej: „OD”. Rejon w Częstochowie składał się z OD w Rząsawie, Koziegłowach i Ożarówicach, Rejon w Lublińcu składał się z OD w Kłobucku i Lublińcu, Rejon w Pszczynie składał się z OD w Pszczynie, Żywcu, Skoczowie i Lalikach, Rejon w Wysokim Brzegu składał się z OD w Wysokim Brzegu, Mikołowie i Końcycach, Rejon w Zawierciu składał się z OD w Wojkowicach Kościelnych i Szczekocinach, Rejon w Zabrze składał się z OD w Brzezince, Raciborzu, Świerklanach i Maciejowie.

¹⁴ Dalej: „MI”.

w Oddziale GDDKiA w Katowicach wykazywało tendencję wzrostową. Według danych ze sprawozdań o wynagrodzeniach i zatrudnieniu (RB70) za 2020 rok: 274,20 etatów, natomiast według stanu na dzień 29 lutego 2024 r.: 291,75 etatu (wzrost o 17,55 etatu).

(akta kontroli str. 1679-1684)

Zdaniem p.o. Dyrektora Oddziału zasoby kadrowe Oddziału są wystarczające, aby umożliwić właściwą merytorycznie i terminową realizację zadań. Z tego powodu w okresie objętym kontrolą, nie zachodziła potrzeba składania wniosków do Generalnego Dyrektora o przydział dodatkowych etatów dla Oddziału. Należy zaznaczyć, że w roku 2021 Oddziałowi przydzielono 13 dodatkowych etatów z rezerwy celowej na realizację zadań, z czego dwa etaty zostały przeznaczone na wzmocnienie kadrowe Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem.

(akta kontroli str. 1848-1849)

Zarządzeniami Generalnego Dyrektora¹⁵ w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym wprowadzono katalog typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym¹⁶, jak również katalog typowych schematów oznakowania pomiarów diagnostycznych, przeglądów gwarancyjnych oraz krótkich prac utrzymaniowych prowadzonych w pasie drogowym¹⁷.

Katalog schematów oznakowania robót, został sporządzony na potrzeby jednostek prowadzących roboty drogowe, w celu ułatwienia im opracowywania projektów czasowej organizacji ruchu na drogach, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor. Schematy zawarte w tym katalogu służą jako pomoc do sporządzania zgodnych z obowiązującymi przepisami projektów organizacji ruchu, przy sporządzaniu których należy uwzględnić plan sytuacyjny i profil podłużny drogi, uzależniając lokalizację poszczególnych znaków między innymi od widoczności wynikającej z geometrii drogi.

Niniejszy katalog był stosowany w przypadku prowadzenia następujących robót:

1. szybko postępujących, gdzie oznakowanie robót przemieszcza się wraz z postępowaniem prac (roboty utrzymaniowe takie, jak: wykonywanie oznakowania poziomego, koszenie trawy, roboty porządkowe, pomiary pasa drogowego, itp.),
2. krótko trwających, gdzie roboty drogowe prowadzone są w jednym miejscu nieprzerwanie nie dłużej niż jeden dzień kalendarzowy, a oznakowanie robót jest stacjonarne na cały czas trwania realizowanych prac,
3. długo trwających, gdzie roboty drogowe prowadzone są w jednym miejscu nieprzerwanie więcej niż jeden dzień kalendarzowy, niemniej jednak znakowanie tak prowadzonych robót wymaga indywidualnego opracowania projektu organizacji ruchu (dostosowanego do istniejącej sytuacji drogowej) zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Katalog schematów oznakowania pomiarów diagnostycznych, przeglądów i prac utrzymaniowych sporządzono na potrzeby wprowadzenia czasowej organizacji ruchu w trakcie wykonywania działań (badań i pomiarów) przez pracowników Laboratoriów Drogowych GDDKiA.

(akta kontroli str. 66-203,240-496)

¹⁵ Zarządzenie nr 52 z dnia 23 grudnia 2020 r. oraz zarządzenie nr 18 z dnia 26 lipca 2022 r.

¹⁶ Załącznik nr 1 do ww. zarządzenia Generalnego Dyrektora, dalej: „Katalog schematów oznakowania robót”.

¹⁷ Załącznik nr 2 do ww. zarządzenia Generalnego Dyrektora, dalej: „Katalog schematów oznakowania pomiarów diagnostycznych, przeglądów i prac utrzymaniowych”.

Ponadto, w celu zapewnienia usprawnień jakości obsługi wniosków (w szczególności dotyczących projektów organizacji ruchu) w Oddziale, prowadzone były spotkania z zainteresowanymi przy udziale przedstawicieli innych instytucji (Policja, Służby Ratownicze, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego).

(akta kontroli str. 7-11)

1.2 Sieć dróg objętych zarządkiem Oddziału została ustalona rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych¹⁸ w załączniku nr 12. Długość sieci dróg krajowych zarządzanych przez Oddział wynosiła 968,016 km¹⁹. Organ zarządzający ruchem posiadał projekty organizacji ruchu dla wszystkich zarządzanych dróg. Granice dróg, na których Oddział zarządzał ruchem, zostały precyzyjnie określone, co potwierdziła weryfikacja przeprowadzona na podstawie losowo dobranych odcinków dróg krajowych²⁰, zarządzanych w granicach miast na prawach powiatu przez prezydentów pięciu miast²¹ oraz porównanie przebiegu odcinków tychże dróg zarządzanych przez Oddział. Analiza przebiegu sieci wybranych dróg zarządzanych przez Oddział oraz ich odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu - zarządzanych przez prezydentów miast potwierdziła, brak występowania obszarów tzw. „dróg niczych”, pozbawionych zarządcy ruchu.

(akta kontroli str. 497-530,1028-1115,2133)

Oddział posiadał zatwierdzoną organizację ruchu dla wszystkich dróg, na których realizował zadania organu zarządzającego ruchem, co zostało zweryfikowane na podstawie szczegółowego badania próby losowo dobranych siedmiu odcinków dróg²².

(akta kontroli str. 616-633,1173)

W Oddziale była prowadzona ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, zarówno stałej organizacji ruchu²³, jak i czasowej organizacji ruchu²⁴, jednakże ewidencja była prowadzona nierzetelnie, co zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

¹⁸ Dz.U. z 2023 r. poz.455, dalej: „rozporządzenie w sprawie przebiegu dróg”.

¹⁹ 1,5 tys. km w rozwinięciu na jedną jezdnię.

²⁰ 1) Miasto na prawach powiatu Piekary Śląskie - DK nr 94,

2) Miasto Bielsko-Biała – 2 drogi: DK 52 stanowiąca ul. Krakowską na odcinku od skrzyżowania ul. Lwowskiej i ul. Żywieckiej do granicy miasta Bielsko-Biała i ul. Żywiecką na odcinku od węzła Mikuszowice zlokalizowanego w ciągu drogi ekspresowej S1 do skrzyżowania ul. Lwowskiej i ul. Krakowskiej, DK 1 stanowiąca ul. Warszawską na odcinku od granicy miasta Bielska-Białej do węzła Komorowice zlokalizowanego u zbiegu dróg ekspresowych S1 i S52.

3) Miasta Rybnik: DK 78 na odcinku graniczącym od strony północnej z Gminą Pilchowice, od strony południowej z granicą miasta Radlin.

4) Miasto Tychy: DK 1 stanowiąca ul. Beskidzką pomiędzy granicami miast Tychy i Kobiór, DK 44 stanowiąca ul. Mikołowską pomiędzy granicami miast Tychy i Mikołów oraz stanowiąca ul. Turyńską pomiędzy granicami miast Tychy i Bieruń, DK 86 stanowiąca ul. Beskidzką pomiędzy granicami miast Tychy i Katowice.

5) Miasto Żory: DK 81 na połączeniu z powiatem mikołowskim działka nr 232/15, identyfikator działki: 247901_1.0010.AR_2.232/15; na połączeniu z powiatem pszczyńskim działka nr 614/84, identyfikator działki: 247901_1.0001.AR_1.614/84 i działka nr 671/70, identyfikator działki: 247901_1.0001.AR_1.671/70.

²¹ Miast Bielsko-Biała, Piekary Śląskie, Rybnik, Tychy i Żory.

²² Odcinki dróg dobrane do szczegółowego badania w ramach losowo dobranej próby: 1) ciąg drogi krajowej nr 78 na odcinku od km 136+490 do km 136+726 w miejscowości Kroczyce; 2) ciąg dróg DK 11 i DK 78 w rejonie Lublińca; 3) ciąg drogi DK40 na odcinku od km 95+900 do km 96+150 w miejscowości Bycina; 4) ciąg drogi DK 44 od km 22+000 do km 22+300 wraz z rejonem skrzyżowania z ul. Kuźnicką i ul. Kosów w Mikołowie; 5) ciąg dróg A1, A4, S1, DK1 oraz Centrum Zarządzania Ruchem w miejscowości Zabrze-Kończyce; 6) droga dojazdowa autostrady A1 dla połączenia ul. Prostej w Mykanowie z ul. Połaniecką w Częstochowie; 7) węzeł autostrady A4 z drogą krajową DK 40.

²³ Dalej: „SOR”.

²⁴ Dalej: „COR”.

Do ewidencji - poza zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu - wprowadzano również opinie do projektów, pisma w sprawie (np. korespondencję z wnioskodawcą). W pozycji dotyczącej jednego projektu organizacji ruchu były zamieszczane informacje dotyczące np. zatwierdzenia organizacji ruchu, odesłania projektu w celu naniesienia poprawek, zatwierdzenia organizacji ruchu po wcześniejszym odesłaniu, wydania opinii czy wysłania pisma. Kolejny projekt rozpatrywany ponownie po naniesieniu poprawek nie otrzymywał odrębnego numeru, lecz był rozpatrywany pod pierwotnym numerem sprawy z dodaniem kolejnego numeru porządkowego. W ewidencji nie oznaczano zatwierdzonych organizacji ruchu, które utraciły ważność.

(akta kontroli str. 544-600,659)

Dwanaście²⁵ projektów COR oraz siedem²⁶ projektów SOR zostało dwukrotnie zatwierdzonych, a cztery²⁷ projekty COR zostały dwukrotnie zaopiniowane. Osiem projektów organizacji ruchu – sześć²⁸ COR i dwa²⁹ SOR - pomimo tego, że podlegały zatwierdzeniu - zostały również zaopiniowane³⁰.

(akta kontroli str. 544-600,1294-1344)

²⁵ Projekty nr:

1. O.KA. Z-2.4081.37.2022. KM – projekt zatwierdzony 4 maja 2022 r. oraz 13 stycznia 2023 r.,
2. O.KA. Z-2.4081.45.2022. PO – projekt zatwierdzony 15 września 2022 r. oraz 26 września 2023 r.,
3. O.KA. Z-2.4081.65.2022. DM – projekt zatwierdzony 13 kwietnia 2022 r. oraz 22 czerwca 2022 r.,
4. O.KA. Z-2.4081.127.2022. KM – projekt zatwierdzony 6 maja 2022 r. oraz 22 lipca 2022 r.,
5. O.KA. Z-2.4081.135.2022. DM – projekt zatwierdzony 17 maja 2022 r. oraz 14 czerwca 2023 r.,
6. O.KA. Z-2.4081.147.2022. PO – projekt zatwierdzony 20 maja 2022 r. oraz 24 maja 2023 r.,
7. O.KA. Z-2.4081.149.2022. KM – projekt zatwierdzony 20 maja 2022 r. oraz 5 czerwca 2023 r.,
8. O.KA. Z-2.4081.174.2022. DM – projekt zatwierdzony 22 czerwca 2022 r. oraz 30 czerwca 2023 r.,
9. O.KA. Z-2.4081.180.2022. DM – projekt zatwierdzony 24 czerwca 2022 r. oraz 30 czerwca 2022 r.,
10. O.KA. Z-2.4081.273.2022. DM – projekt zatwierdzony 2 września 2022 r. i 10 sierpnia 2023 r.,
11. O.KA. Z-2.4081.381.2022. PO – projekt zatwierdzony 23 listopada 2022 r. i 23 listopada 2023 r.,
12. O.KA. Z-2.4081.59.2023. DM – projekt zatwierdzony 11 kwietnia 2023 r. i 11 grudnia 2023 r.

²⁶ Projekty nr:

1. O.KA. Z-2.4080.64.2022. KM – projekt zatwierdzony 15 czerwca 2022 r. i 11 sierpnia 2022 r.,
2. O.KA. Z-2.4080.67.2022. DM – projekt zatwierdzony 5 grudnia 2022 r. i 18 października 2023 r.,
3. O.KA. Z-2.4080.70.2022. PO – projekt zatwierdzony 4 lipca 2022 r. i 12 lipca 2022 r.,
4. O.KA. Z-2.4080.110.2022. KM – projekt zatwierdzony 21 października 2022 r. i 28 marca 2023 r.,
5. O.KA. Z-2.4080.24.2023. KM – projekt zatwierdzony 21 lutego 2023 r. i 5 września 2023 r.,
6. O.KA. Z-2.4080.61.2023. DM – projekt zatwierdzony 19 maja 2023 r. i 17 lipca 2023 r.,
7. O.KA. Z-2.4080.94.2023. DM – projekt zatwierdzony 4 sierpnia 2023 r. i 13 grudnia 2023 r.

²⁷ Projekty nr:

1. O.KA. Z-2.4081.158.2022. KM – projekt zaopiniowany 31 maja 2022 r. oraz 20 czerwca 2022 r.,
2. O.KA. Z-2.4081.181.2022. DM – projekt zaopiniowany 24 czerwca 2022 r. oraz 29 sierpnia 2023 r.,
3. O.KA. Z-2.4081.234.2022. DM – projekt zaopiniowany 17 października 2022 r. oraz 15 września 2023 r.,
4. O.KA. Z-2.4081.374.2022. PO – projekt zaopiniowany 17 listopada 2022 r. i 25 stycznia 2023 r.

²⁸ Projekty nr:

1. O.KA. Z-2.4081.123.2022. DM – projekt zaopiniowany 29 kwietnia 2022 r., zatwierdzony 6 lipca 2022 r.,
2. O.KA. Z-2.4081.112.2022. DM – projekt zaopiniowany 22 kwietnia 2022 r., zatwierdzony 31 maja 2022 r.,
3. O.KA. Z-2.4081.336.2022. DM – projekt zaopiniowany 24 października 2022 r., zatwierdzony 15 grudnia 2022 r.,
4. O.KA. Z-2.4081.337.2022. DM – projekt zatwierdzony 24 października 2022 r., zaopiniowany 31 października 2022 r.,
5. O.KA. Z-2.4081.354.2022. DM – projekt zaopiniowany 15 marca 2023 r., zatwierdzony 26 czerwca 2023 r.,
6. O.KA. Z-2.4081.145.2023. DM – projekt zaopiniowany 9 maja 2023 r., zatwierdzony 24 maja 2023 r.

²⁹ Projekty nr:

1. O.KA. Z-2.4080.35.2022. DM – projekt zaopiniowany 5 kwietnia 2022 r., zatwierdzony 1 czerwca 2022 r.,
2. O.KA. Z-2.4080.39.2023. KM – projekt zaopiniowany 23 marca 2023 r., odesłany 16 maja 2023 r., zatwierdzony 22 czerwca 2023 r.

³⁰ Oddział opiniował projekty organizacji ruchu na wniosek innego zarządcy ruchu, który wykonywał prace obejmujące swoim zakresem również część drogi zarządzanej przez Oddział – natomiast większość prac dotyczyła dróg znajdujących się poza zarządem Oddziału.

Natomiast projekty organizacji ruchu dotyczące dróg, na których zarządcą ruchu i zarządcą drogi był Oddział GDDKiA były przez Oddział zatwierdzane.

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami³¹ wyjaśnił, że: *organ zarządzający zatwierdził/ zaopiniował projekty organizacji ruchu po raz kolejny, na wnioski złożone przez wnioskodawców ze względu na np. nowy termin ważności projektu, zmiany związane z rozszerzeniem projektu, jak również ze względu na zmiany w przepisach prawa, czy też wnioski wynikające z protokołów odbioru organizacji ruchu.*

(akta kontroli str. 2113-2115)

Poza uwagami ogólnymi dotyczącymi prowadzonej ewidencji opisanymi powyżej, rzetelność i kompletność prowadzenia ewidencji, jak również kompletność zatwierdzanych lub opiniowanych projektów organizacji ruchu, została szczegółowo sprawdzona na podstawie badania 30³² projektów organizacji ruchu.

Przeprowadzone badanie potwierdziło, że dwa z 30 projektów poddanych analizie (tj. 6,6%) zostało zatwierdzonych, pomimo braków formalnych, co zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 544-600, 616-633, 1477-1678)

Wśród projektów COR, które zostały przez Oddział zaopiniowane pozytywnie odnośnie administrowanego pasa drogowego, znajdowały się zarówno projekty zawierające opinie Policji w tym zakresie, jak i niezawierające tej opinii (pięć przypadków)³³.

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że *opinie wydawane przez Oddział stanowiły opinie składowe do COR dla dróg, na których Oddział nie był organem zarządzającym ruchem.*

(akta kontroli str. 616-633, 1485-1573, 1704-1707)

W Oddziale nie prowadzono ewidencji/ zestawień projektów organizacji ruchu, które przestały obowiązywać. Projekty SOR i COR były przechowywane i udostępniane w razie zaistnienia takiej potrzeby.

Jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: *specyfika funkcjonowania GDDKiA wskazuje na konieczność przechowywania (dostępności) projektów organizacji ruchu w dłuższym okresie. Wszystkie projekty organizacji ruchu podlegają archiwizacji zgodnie z obowiązującą instrukcją kancelaryjną, są oznaczane kategorią archiwalną „B10” i przechowywane przez archiwum Oddziału GDDKiA w Katowicach.*

Obowiązek przechowywania i udostępniania zastąpionych projektów organizacji ruchu, przez okres co najmniej dwóch lat od daty ich zastąpienia wynikający z § 9 pkt 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem³⁴, został zweryfikowany na podstawie badania próby 10³⁵ projektów organizacji ruchu zastępujących, zastępowanych i/lub stanowiących

³¹ Dalej: „p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału”.

³² W sposób losowy została dobrana próba 30 projektów organizacji ruchu - po 5 projektów stałych organizacji ruchu i 5 projektów czasowych w każdym roku objętym kontrolą.

³³ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.359.2022.DM, 2) O. KA.Z-2.4081.123.2023.KM, 3) O. KA.Z-2.4081.386.2023.DM, 4) O. KA.Z-2.4081.23.2024.DM, 5) O. KA.Z-2.4081.25.2024.DM.

³⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej: „rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem”.

³⁵ Projekty zostały dobrane w sposób celowy – stanowiły projekty zastępujące lub zastępowane przez następujące projekty organizacji ruchu: O. KA.Z-2.4080.108.2022.JS – projekt pierwotny z 2015 r. oraz zastępujący nr O. KA.Z-2.4080.100.2020, O. KA.Z-2.4080.114.2022.JS – projekt pierwotny z 2009 r. nr O. KA.Z-2/DD/408-Z/255/09, zmieniony projektami z 2016 r. nr O. KA.Z-2.408/1.86.2016.AW, projektem z 2020 r. nr O. KA.Z-2.408/1.81.2020.AZ, projektem z 2021 r. O. KA.Z-2.4080.65.2021.AZ, nr O. KA.Z-2.4081.75.2022.DM – przekazano projekt pierwotny SOR z 2016 r. nr O. KA.Z-2.4080.86.2016, O. KA.Z-2.4081.401.2022.DM – przekazano obowiązujący SOR w miejscu planowanego wprowadzenia Tymczasowej Organizacji Ruchu, która nie została wprowadzona (SOR A4 Ruda Śląska zatwierdzony 30 marca 2015 r.), O. KA.Z-2.4081.359.2022.DM -

pierwotne projekty w stosunku do projektów organizacji ruchu wskazanych w przypisie nr 35.

(akta kontroli str.1346,1351-1352,1858)

W latach 2022-2024 (1 marca) nie powierzano Marszałkowi Województwa Śląskiego zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych na podstawie art. 10 ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym³⁶.

(akta kontroli str. 6,8, 634-635)

1.3 W 2022 r. założono 146 spraw dla SOR i 443 sprawy dla COR. W 2023 r. dla SOR założono 173 sprawy, a dla COR 394. W 2024 r. (do 1 marca) dla SOR założono 33 sprawy, a dla COR 74.

Analiza terminowości zatwierdzania/opiniowania przez Oddział projektów organizacji ruchu została przeprowadzona na losowo dobranej próbie 90 projektów³⁷ – 27 projektów COR oraz 63 projektów SOR zatwierdzonych w latach 2022-2024 (do 1 marca).

Ze szczegółowego badania terminowości zatwierdzania projektów organizacji ruchu wynika, że:

- w 2022 r. COR były zatwierdzane w terminie od sześciu do 62³⁸ dni, a SOR w terminie od 22 do 191³⁹ dni;
- w 2023 r. COR były zatwierdzane w terminie od czterech do 106⁴⁰ dni, a SOR w terminie od 0⁴¹ do 278⁴² dni;
- w 2024 r. COR były zatwierdzane w terminie od 26 do 70⁴³ dni, a SOR w terminie od czterech do 268⁴⁴ dni.

Jeden projekt został odesłany do wnioskodawcy z uwagi na brak właściwości Oddziału na danym odcinku drogi⁴⁵.

(akta kontroli str. 544-600, 116-1124,1355,2094-2099)

Jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: *zatwierdzenie projektów organizacji ruchu w terminach 278, 268 i 261 dni wynikało z konieczności ich poprawiania*

brak projektu pierwotnego. Zmiana organizacji ruchu na czas budowy przyłącza gazu. Niewymagany projekt zastępujący. O. KA.Z-2.4080.59.2023.DM – zastąpił SOR na DK 44 zatwierdzony 22 marca 2022 r., O. KA.Z-2.4080.94.2023.DM dot. budowy drogi lokalnej w pasie drogowym autostrady A1, zrealizowanej w ramach kontraktu budowy A1 odc. F. Droga została wybudowana, brak projektu zastępującego. O. KA.Z-2.4081.96.2023.KM – przekazano projekt pierwotny z 2016 r. nr O. KA. Z-2.4080.86.2016 oraz projekt zastępujący z 2023 r. nr O. KA.Z-2.4080.40.2023, O. KA.Z-2.4081.123.2023.KM - dot. objazdu na potrzeby przebudowy DW784 na terenie woj. łódzkiego, O. KA.Z-2.4081.126.2023.PO - dot. przebudowy DK46 w miejscowości Przemiłowice, zastąpił projekt SOR nr O. KA.Z-2.4080.18.2021.

³⁶ Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm.

³⁷ Próba została dobrana losowo za pomocą pomocnika kontrolera. Wylosowano 10 spraw, które zostały założone w każdym z czterech kwartałów danego roku (7 SOR i 3 COR) Łącznie 90 projektów.

³⁸ Jeden projekt został rozpatrzony w terminie przekraczającym 60 dni- został rozpatrzony po upływie 62 dni.

³⁹ Cztery projekty zostały rozpatrzone w terminie przekraczającym 60 dni: jeden po 191 dniach, jeden po 135 dniach, jeden po 65 dniach i jeden po 96 dniach.

⁴⁰ Trzy projekty zostały rozpatrzone w terminie przekraczającym 60 dni: jeden po 74 dniach, jeden po 80 dniach i jeden po 106 dniach.

⁴¹ Rozpatrzono w dniu złożenia projektu.

⁴² Pięć projektów zostało rozpatrzonych w terminie przekraczającym 60 dni: jeden po 80 dniach, jeden po 86 dniach, jeden po 125 dniach, jeden po 146 dniach i jeden po 278 dniach.

⁴³ Jeden projekt został rozpatrzony po 70 dniach.

⁴⁴ Cztery projekty zostały rozpatrzone w terminie przekraczającym 60 dni: jeden po 144 dniach, dwa po 261 dniach i jeden po 268 dniach.

⁴⁵ Projekt nr O. KA.Z-2.4080.53.2023 złożony 11 kwietnia 2023 r.

i uzupełniania. W przypadku projektów realizowanych na zlecenie Rejonu Wysoki Brzeg⁴⁶ uwagi w trakcie uzgadniania projektów były przekazywane telefonicznie.

(akta kontroli str. 1473-1476)

1.4 Sposób rozpatrywania projektów organizacji ruchu został uregulowany Zarządzeniem nr 1 Dyrektora Oddziału w sprawie zarządzania ruchem na drogach⁴⁷, zgodnie z którym wnioski dotyczące organizacji ruchu na ciągach dróg administrowanych przez Oddział rozpatrywał Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu⁴⁸. Zespół oceny projektów złożony był z przewodniczącego⁴⁹, sekretarza⁵⁰ i członka⁵¹. Jeżeli była taka konieczność w posiedzeniach ZOPOR uczestniczyli przedstawiciele innych jednostek organizacyjnych Oddziału⁵², a w uzasadnionych przypadkach również projektanci. Posiedzenia Zespołu oceny projektów odbywały się raz, bądź kilka razy w tygodniu, w zależności od potrzeb.

(akta kontroli str. 56-63)

W okresie objętym kontrolą w Oddziale poddano rozpatrzeniu:

- w 2022 r. 681 projektów organizacji ruchu: 173 SOR i 508 COR;
- w 2023 r. 593 projekty organizacji ruchu: 189 SOR i 404 COR;
- w 2024 r. (do 1 marca) 107 projektów organizacji ruchu: 33 SOR i 74 COR.

Żaden projekt organizacji ruchu nie został odrzucony, a w celu dokonania poprawek w 2022 r. odesłano 124 projekty, w 2023 r. 102 projekty, a w 2024 r. dziewięć projektów.

Oddział nie posiadał informacji o liczbie projektów organizacji ruchu zatwierdzonych bez zmian, czy też ze zmianami całości lub części projektu.

Jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: do ewidencji, na etapie rozpatrywania projektów, nie wprowadza się rozgraniczenia na projekty zatwierdzone z uwagami lub bez uwag. Informacja taka nie jest również potrzebna do realizacji zadań zarządzającego ruchem.

(akta kontroli str. 533,1349-1350,2092,2094-2099)

W 2022 r. dwa razy zorganizowano spotkania robocze z udziałem przedstawicieli Policji, natomiast zatrudnieni w Oddziale audytorzy BRD brali udział w posiedzeniach ZOPOR. W każdym roku objętym kontrolą, jeden raz Oddział zasięgał opinii audytora, rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo. Nie zasięgało opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanych organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

(akta kontroli str. 971)

⁴⁶ Projekty nr:

1. O. KA.Z-2.4080.5.2024 zatwierdzony po upływie 261 dni od złożenia,
2. O. KA.Z-2.4080.7.2024 zatwierdzony po upływie 268 dni od złożenia.

⁴⁷ Zarządzenie z dnia 18 stycznia 2018 r.

⁴⁸ Dalej: „ZOPOR” lub „Zespół oceny projektów”.

⁴⁹ Naczelnik Wydziału lub wyznaczona przez niego osoba.

⁵⁰ Przedstawiciel Wydziału.

⁵¹ Przedstawiciel Wydziału.

⁵² Np. przedstawiciele Wydziału: Dróg i Sieci Drogowej, Uzgodnień i Zagospodarowania Przestrzennego, Mostów, Dokumentacji, Realizacji oraz właściwych terytorialnie Rejonów. Ponadto w posiedzeniach ZOPOR brali również udział niezależni konsultanci – eksperci (w tym audytorzy BRD), przedstawiciele innych Zarządów Dróg lub Samorządów.

Powody odsyłania projektów organizacji ruchu w celu dokonania poprawek zostały przeanalizowane na podstawie badania próby 26 projektów: 13⁵³ projektów odesłanych w 2022 r., 11⁵⁴ projektów odesłanych w 2023 r. oraz dwóch⁵⁵ odesłanych w 2024 r. Z powyższego badania wynika, że głównymi powodami odsyłania projektów w celu dokonania poprawek były m.in. duża liczba koniecznych do wprowadzenia zmian i poprawek, nieprawidłowa liczba złożonych projektów (np. brak jednego egzemplarza), konieczność modyfikacji programu sygnalizacji świetlnej, niezgodna z wymogami skala planu orientacyjnego i/lub planów sytuacyjnych, braki w dokumentacji (np. braki opinii), czy też niewykazywanie w projektach całości istniejącej organizacji ruchu, istniejących słupów oświetlenia drogowego, brak uzgodnień w zakresie geometrii układu drogowego, brak uzgodnień projektu budowlanego, a także brak analiz widoczności lub niezgodność zaprojektowanych rozwiązań z wymogami/obowiązującymi przepisami, co prowadziło do zagrożenia BRD, bądź było niezgodne z wytycznymi dotyczącymi projektowania.

(akta kontroli str. 1359-1472)

1.5 W okresie objętym kontrolą w Oddziale nie sporządzano analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu, jak również nie zlecano podmiotom zewnętrznym ich wykonania.

W Oddziale opracowywane były projekty organizacji ruchu, lecz GDDKiA nie poniosła z tego tytułu dodatkowych kosztów, gdyż wykonywali je pracownicy w ramach zadań służbowych.

Zgodnie z wyjaśnieniami p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: *projekty organizacji ruchu zostały opracowane przez jednostki organizacyjne Oddziału (Wydziały, Rejony) na podstawie §2 ust. 1 lit. a i lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem w ramach czynności organizacyjno-technicznych. Projekty o bardziej skomplikowanym charakterze, wymagające większego nakładu pracy oraz projekty zadań realizowanych w formule projektuj i buduj są realizowane przez podmioty zewnętrzne na zlecenie GDDKiA.*

W związku ze zlecaniem opracowania projektów organizacji ruchu podmiotom zewnętrznym GDDKiA poniosła następujące koszty (brutto):

- w 2022 r. – 68,5 tys. zł za trzy projekty
- w 2023 r. – 171,2 tys. zł za pięć projektów,
- w 2024 r. (do 1 marca) – 56 tys. zł za sześć projektów.

Potrzeba opracowania projektów organizacji ruchu wynikała m.in. ze zmieniających się przepisów, spostrzeżeń pracowników Oddziału dokonanych podczas objazdów dróg (kontroli), a także wniosków Policji, użytkowników dróg, mieszkańców gmin lub potrzeb wynikających z zadań realizowanych przez Oddział.

(akta kontroli str. 534,1174-1175,1704-1707)

1.6 Zgodnie z wytycznymi p.o. Zastępcy Generalnego Dyrektora zawartymi w piśmie⁵⁶ z dnia 15 grudnia 2022 r. wdrożenie oznakowania i zabezpieczenia robót powinno

⁵³ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.8.2022.PO, 2) O. KA.Z-2.4080.18.2022.PO, 3) O. KA.Z-2.4080.24.2022.DM, 4) O. KA.Z-2.4080.50.2022.KM (sprawa zakończona zatwierdzeniem projektu, dla którego nadano nowy numer to O. KA.Z-2.4081.133.2023.JS), 5) O. KA.Z-2.4081.59.2022.KM, 6) O. KA.Z-2.4081.62.2022.KM, 7) O. KA.Z-2.4081.74.2022.KM, 8) O. KA.Z-2.4081.76.2022.DM, 9) O. KA.Z-2.4080.76.2022.PO, 10) O. KA.Z-2.4081.91.2022.KM, 11) O. KA.Z-2.4081.98.2022.DM, 12) O. KA.Z-2.4081.123.2022.DM, 13) O. KA.Z-2.4080.125.2022.KM.

⁵⁴ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4080.2.2023.DM, 2) O. KA.Z-2.4080.20.2023.KM, 3) O. KA.Z-2.4080.27.2023.PO, 4) O. KA.Z-2.4080.75.2023.KM, 5) O. KA.Z-2.4080.79.2023.DM, 6) O. KA.Z-2.4081.85.2023.DM, 7) O. KA.Z-2.4080.100.2023.DM, 8) O. KA.Z-2.4081.101.2023.DM, 9) O. KA.Z-2.4081.116.2023.KM, 10) O. KA.Z-2.4081.124.2023.DM, 11) O. KA.Z-2.4081.219.2023.KM.

⁵⁵ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4080.12.2024.KM, 2) O. KA.Z-2.4080.10.2024.DM.

⁵⁶ Pismo nr DZS.WBRD.4081.16.2022.DP.

każdorazowo być potwierdzane protokołem odbioru COR⁵⁷ podpisanym przez uprawnionego pracownika GDDKiA, ze wskazaniem daty i godziny wdrożenia organizacji ruchu. W ww. protokole uprawniony pracownik GDDKiA potwierdzał zgodność wdrożonej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem, weryfikował oznakowanie i zabezpieczenie robót pod kątem ich jakości i kompletności, a także zapewnienia odpowiedniej widoczności oznakowania w terenie oraz braku przesłaniania przez inne elementy w pasie drogowym (takie jak znaki, drzewa, konstrukcje). Każda kolejna zmiana organizacji ruchu podczas trwających na danym zadaniu prac drogowych powinna następować według procedury opisanej powyżej, ze szczególnym uwzględnieniem pisemnego uwzględniania zmian w formie protokołów. W przypadku zadań, dla których COR był utrzymywany przez dłuższy czas, objazdy, na których poddawano weryfikacji oznakowania i zabezpieczenia robót powinny odbywać się nie rzadziej niż raz na dwa dni.

W okresie objętym kontrolą w Oddziale nie obowiązywały procedury przeprowadzania kontroli SOR, kontroli zadań technicznych, czy też kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach zarządzanych przez Oddział. Ww. kontrole przeprowadzane były na podstawie przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str. 969-976)

W 2022 r. na sieci dróg krajowych przeprowadzone zostały kontrole specjalne, do których zaliczane są kontrole w porze nocnej. Ponadto, jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału *w ramach dokonywanych objazdów dróg krajowych, co najmniej raz w miesiącu dokonywany jest objazd przy braku oświetlenia naturalnego, tj. po zmierzchu.*

(akta kontroli str.1709)

Oddział przeprowadził w 2022 r. 105 kontroli zadań technicznych dla 84 wprowadzonych SOR, w 2023 r. 211 kontroli dla 79 wprowadzonych SOR, a w 2024 r. 10 kontroli dla 10 wprowadzonych SOR. Jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: *większa liczba kontroli w stosunku do wprowadzonych projektów SOR wynika z faktu, że zatwierdzone i wprowadzone SOR były odbierane kilkakrotnie (w kilku etapach).*

(akta kontroli str. 1345-1346, 1350,2093)

Ze szczegółowego badania wszystkich protokołów kontroli wykonania zadań technicznych – łącznie 326 protokołów z kontroli⁵⁸ - wynika, że 313 z 326 kontroli wykonania zadań technicznych zostało wykonanych terminowo, tj. do 14 dni od dnia wprowadzenia SOR. 13 kontroli wykonania zadań technicznych zostało przeprowadzonych w terminie od 19 do 37 dni po wprowadzeniu SOR, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W 37 protokołach opisano nieprawidłowości i/lub odnotowano uwagi dotyczące m.in. oznakowania poziomego/pionowego, braków w oznakowaniu lub jego uszkodzeń, a także niezgodności wprowadzonej SOR z zatwierdzonym projektem. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami sformułowano wnioski dotyczące m.in:

- demontażu znaku B-33 "50" na wlocie od A1;
- wykonania oznakowania poziomego w technologii grubowarstwowej;

⁵⁷ Wzór protokołu stanowił załącznik do pisma nr DZS.WBRD.4081.16.2022.DP z dnia 15 grudnia 2022 r.

⁵⁸ W tym 105 z kontroli przeprowadzonych w 2022 r., 211 z kontroli przeprowadzonych w 2023 r. oraz 10 z kontroli przeprowadzonych w 2024 r.

- ujednolicenia komór sygnałowych, na komory sygnałowe z rozproszonym źródłem światła typu LED o średnicy soczewki 300 mm;
- przestawienia znaku D-6 w poboczu strona lewa bliżej przejścia przy zachowaniu skrajni pionowej i poziomej oraz odległości od przejścia;
- przestawienia znaku A-6a od strony Katowic przed zjazd (zgodnie z projektem), zagłębienia bariery ochronnej w pasie dzielącym;
- zastosowania dużego rozmiaru znaku D-6 w pasie rozdziału od strony Pszczyny;
- poprawienia mocowania znaku D-6 przy jezdni prawej;
- wykonania utwardzenia terenu na dojściu do sterownika;
- ustawienia około 14 m.b. ogrodzenia U-11a;
- odnowienia oznakowania poziomego;
- skorygowania oznakowania poziomego w strefie skrzyżowania;
- zamontowania na wysięgniku znaku D-6;
- zmiany kolejności zestawu znaków z E-18a i E-17a na E-17a i E-18a, dodania oznakowania pionowego typu A-32 przed kolejowym obiektem mostowym, likwidacji luster drogowych, zabezpieczenia barierą ochronną wysięgu sygnalizacji zlokalizowanego przy łącznicy zjazdowej z A4 (jezdnia lewa) na ul. Chudowską;
- dokonania korekt tabliczek z odległością od stacji paliw zgodnie ze stanem faktycznym;
- wdrożenia uwag z protokołu odbioru SOR;
- przeanalizowania oznakowania pod kątem widoczności, zgodnie z zapisami protokołu odbioru SOR;
- wymiany oznakowania pionowego z grupy wielkości „Duże” na „Średnie”, wydłużenia bariery U-11a o ok. 6 m;
- uzupełnienia złamanych słupków prowadzących, obrócenia tarcz znaków pod odpowiednim kątem.

Wnioski wynikające z protokołów kontroli wykonania zadań technicznych zostały zrealizowane oprócz:

- wykonania oznakowania pionowego grubowarstwowego i odnowienia oznakowania poziomego, na co nie pozwoliły warunki atmosferyczne;
- zmian, które wymagały sporządzenia nowego projektu SOR⁵⁹;
- zmian, które wymagały zabudowania sprzętu przez podmioty zewnętrzne⁶⁰,
- uruchomienia fotoradar⁶¹,
- uzupełnienia złamanych słupków prowadzących, obrócenia tarcz znaków pod odpowiednim kątem⁶² – Rejon nie został poinformowany o wprowadzeniu SOR.

(akta kontroli str. 1859-1925,2138-2143,2380-2410)

⁵⁹ Dotyczące:

1. autostrady A4 – węzła „Zabrze Południe”. Zmiana kolejności zestawu znaków z E-18a i E-17a na E-17a i E-18a, dodanie oznakowania pionowego typu A-32 przed kolejowym obiektem mostowym, likwidacja luster drogowych, zabezpieczenie barierą ochronną wysięgu sygnalizacji zlokalizowanego przy łącznicy zjazdowej z A4 (jezdnia lewa) na ul. Chudowską.

2. K 91 Nowa Wieś-Zawada, km 486+300 - 491+226 – wdrożenia uwag (poz. 1-3) zawartych w protokole odbioru SOR z dnia 9.11.2023.

⁶⁰ DK 46 Przemyłowice, podłączenie zasilania pulsatora znaku D-6 po zabudowaniu licznika przez Tauron Dystrybucja.

⁶¹ DK 46 Olsztyn, Odrzykoń, km 197+187.

⁶² DK 44a, km 7+000 - 8+604.

W przypadku trzech⁶³ projektów, kontrole nie zostały przeprowadzone z uwagi na brak zgłoszenia wprowadzenia SOR przez jednostkę wprowadzającą. Brak zgłoszenia dotyczył również pięciu projektów COR⁶⁴. Organ pomimo braku zgłoszenia wprowadzenia SOR nie podejmował żadnych czynności, gdyż jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału w *klauzulach rozpatrzenia projektu organizacji ruchu określony jest termin ich ważności, po upływie którego projekt wymaga nowego zatwierdzenia. Ponadto w GDDKiA zadania organu zarządzającego ruchem i zarządcy drogi wykonywane są przez Generalnego Dyrektora.*

(akta kontroli str. 535-536,1176-1177,1716-1717,1859-1925)

W latach 2022-2023 Oddział przeprowadzał w każdym półroczu kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. W I i II półroczu 2022 r. przeprowadzono po 37 kontroli, w I półroczu 2023 r. przeprowadzono 29 kontroli, a w II półroczu 2023 r. 35 kontroli.

Szczegółowemu badaniu poddano wszystkie protokoły kontroli okresowych przeprowadzonych w latach 2022-2023. Uwagi dotyczące oznakowania pionowego i poziomego urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń BRD zawarto:

- w 23 spośród 37 protokołów z kontroli przeprowadzonych w I półroczu 2022 r. (tj. 62%) odnotowano uwagi dotyczące: znaków drogowych pionowych (w 22 protokołach), znaków drogowych poziomych (w dwóch protokołach), urządzeń sygnalizacji świetlnej (w jednym protokole), urządzeń BRD (w jednym protokole);
- w 16 spośród 37 protokołów z kontroli przeprowadzonych w II półroczu 2022 r. (tj. 43%) odnotowano uwagi dotyczące: znaków drogowych pionowych (w 15 protokołach), znaków drogowych poziomych (w dwóch protokołach), urządzeń BRD (w dwóch protokołach);
- w ośmiu spośród 29 protokołów z kontroli przeprowadzonych w I półroczu 2023 r. (27,6%) odnotowano uwagi dotyczące znaków drogowych pionowych;
- w 11 spośród 35 protokołów z kontroli przeprowadzonych w II półroczu 2023 r. (31,4%) odnotowano uwagi dotyczące znaków drogowych pionowych (w 10 protokołach), znaków drogowych poziomych (w jednym protokole), urządzeń BRD (w pięciu protokołach);

(akta kontroli str. 663-968)

Realizowane przez Oddział działania kontrolne dotyczące COR oraz terminowość przywracania stałej organizacji ruchu zostały sprawdzone na podstawie szczegółowego badania losowej próby działań kontrolnych dotyczących 50⁶⁵ COR. Z ww. badania próby protokołów kontroli COR wynika, że stała organizacja ruchu była przywracana terminowo, a w kontrolach COR uczestniczyli przedstawiciele Oddziału/Rejonu GDDKiA, za wyjątkiem sześciu⁶⁶ kontroli dotyczących oznakowania tymczasowej organizacji ruchu (tj. 12% badanej próby), w których nie brali oni udziału.

⁶³ 1) O. KA.Z-2.4080.65.2023.KM, 2) O. KA.Z-2.4080.74.2023.DM, 3) O. KA.Z-2.4080.79.2.2023.DM.

⁶⁴ 1) O. KA.Z-2.4081.321.2022.PO, 2) O. KA.Z-2.4081.28.2.2023.DM, 3) O. KA.Z-2.4081.76.2023.KM, 4) O. KA.Z-2.4081.231.2023.KM, 5) O. KA.Z-2.4081.334.2023.DM.

⁶⁵ Próba została dobrana w sposób losowy i obejmowała kontrole 25 projektów COR zatwierdzonych w 2022 r. oraz projektów COR zatwierdzonych w 2023 r.

⁶⁶ Kontrole COR dotyczące projektów: 1) O. KA.Z-2.4081.67.2.2021.DM, 2) O. KA.Z-2.4081.69.2023.PO, 3) O. KA.Z-2.4081.69.2023.PO, 4) O. KA.Z-2.4081.239.2023.DM, 5) O. KA.Z-2.4081.239.2023.DM, 6) O. KA.Z-2.4081.239.2023.DM.

Jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału w ww. sześciu kontrolach brał udział przedstawiciel nadzoru – wszystkie odbiory oznakowania dotyczą realizowanych kontraktów.

(akta kontroli str. 1178-1285,171,2116-2117)

W Oddziale nie obowiązywała procedura monitorowania wniosków i zaleceń pokontrolnych. Monitorowanie ich realizacji odbywało się podczas objazdów kontrolujących sieć drogową przeprowadzanych przez Rejony oraz podczas kontaktów pracowników Rejonów z jednostką wprowadzającą COR.

Nie prowadzono również ewidencji przeprowadzonych kontroli i ich wyników, gdyż - jak wyjaśnił p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału - kontrole administrowanej sieci drogowej odbywały się zgodnie z wymogami. Ewidencjonowanie przeprowadzonych kontroli nie jest wymagane.

(akta kontroli str. 969-970,1713)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, zarówno czasowej, jak i stałej nie zawierała poniższych informacji:
 - w prowadzonej ewidencji projektów SOR brak było terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu oraz rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu;
 - w prowadzonej ewidencji projektów COR brak było terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu;
 - w przypadku 15⁶⁷ projektów SOR, w prowadzonej ewidencji nie wskazano kilometrażu i/lub nazwy ulicy, a w jednym⁶⁸ przypadku oprócz kilometrażu i nazwy ulicy brakowało również wskazania numeru drogi;
 - w przypadku 32⁶⁹ projektów COR, w prowadzonej ewidencji nie wskazano kilometrażu i/lub nazwy ulicy, a w dwóch⁷⁰ przypadkach - oprócz kilometrażu i nazwy ulicy - brakowało również wskazania numeru drogi;

⁶⁷ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4080.72.2022.KM; 2) O. KA.Z-2.4080.73.2022.KM; 3) O. KA.Z-2.4080.74.2022.KM; 4) O. KA.Z-2.4080.75.2022.KM; 5) O. KA.Z-2.4080.110.2022.KM; 6) O. KA.Z-2.4080.111.2022.KM; 7) O. KA.Z-2.4080.114.2022.JS; 8) O. KA.Z-2.4080.5.2023.KM; 9) O. KA.Z-2.4080.9.2023.KM; 10) O. KA.Z-2.4080.62.2023.DM; 11) O. KA.Z-2.4080.63.2023.DM; 12) O. KA.Z-2.4080.121.2023.DM; 13) O. KA.Z-2.4080.124.2023.KM; 14) O. KA.Z-2.4080.162.2023.PO; 15) O. KA.Z-2.4080.8.2024.DM.

⁶⁸ Projekt nr: O. KA. Z-2.4080.119.2023.DM.

⁶⁹ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.21.2023.KM; 2) O. KA.Z-2.4081.43.2023.KM; 3) O. KA.Z-2.4081.64.2023.DM; 4) O. KA.Z-2.4081.72.2023.DM; 5) O. KA.Z-2.4081.77.2023.DM; 6) O. KA.Z-2.4081.85.2023.DM; 7) O. KA.Z-2.4081.118.2023.KM; 8) O. KA.Z-2.4081.123.2023.KM; 9) O. KA.Z-2.4081.128.2023.KM; 10) O. KA.Z-2.4081.150.2023.KM; 11) O. KA.Z-2.4081.172.2023.KM; 12) O. KA.Z-2.4081.182.2023.DM; 13) O. KA.Z-2.4081.183.2023.JS; 14) O. KA.Z-2.4081.208.2023.JS; 15) O. KA.Z-2.4081.209.2023.KM; 16) O. KA.Z-2.4081.210.2023.KM; 17) O. KA.Z-2.4081.211.2023.KM; 18) O. KA.Z-2.4081.212.2023.KM; 19) O. KA.Z-2.4081.213.2023.KM; 20) O. KA.Z-2.4081.224.2023.KM; 21) O. KA.Z-2.4081.232.2023.KM; 22) O. KA.Z-2.4081.244.2023.KM; 23) O. KA.Z-2.4081.246.2023.KM; 24) O. KA.Z-2.4081.265.2023.JS; 25) O. KA.Z-2.4081.274.2023.DM; 26) O. KA.Z-2.4081.280.2023.DM; 27) O. KA.Z-2.4081.281.2023.DM; 28) O. KA.Z-2.4081.312.2023.KM; 29) O. KA.Z-2.4081.335.2023.JS; 30) O. KA.Z-2.4081.362.2023.KM; 31) O. KA.Z-2.4081.376.2023.KM; 32) O. KA.Z-2.4081.379.2023.DM.

⁷⁰ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.78.2023.KM; 2) O. KA.Z-2.4081.101.2023.DM.

- w przypadku siedmiu projektów organizacji ruchu – czterech⁷¹ COR i trzech⁷² SOR – do ewidencji nie wpisano daty ich zatwierdzenia.

(akta kontroli str. 544-600,660,1294-1344)

Odnosnie braku w prowadzonej ewidencji dat zatwierdzenia poszczególnych projektów, p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wskazał, że: *odpowiedzialny za tę sytuację był czynnik ludzki – niekompletne wypełnienie poszczególnych komórek tabeli podczas realizowanych czynności.*

Odnosząc się do braków w pierwotnie przekazanej kontrolującym ewidencji, która zdaniem Zastępcy Naczelnika Wydziału zawierała braki w poszczególnych kolumnach z uwagi na nieprawidłowy sposób pobrania z arkusza kalkulacyjnego, p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że: *Niepełna informacja w zakresie terminów we wcześniej przekazanej ewidencji wynikała z nieprecyzyjnego i niepoprawnie przyjętego algorytmu jej uzupełniania. Obecnie ewidencja dostępna jest w sposób umożliwiający jej uzupełnienie przez osoby do tego uprawnione. Jednocześnie Zastępcę Dyrektora Oddziału wskazał, że: w dalszym ciągu w ewidencji funkcjonuje zapis „wg. ewidencji Rejonu”, co wynika z procesu wdrażania COR i SOR. W tym celu każdy Rejon otrzymuje egzemplarz zatwierdzonego projektu organizacji ruchu, na podstawie którego wpuszcza w pas drogowy wnioskodawcę, precyzując w piśmie daty obowiązywania/ funkcjonowania projektu na drodze.*

(akta kontroli str. 660,1291-1293)

Przekazana 20 lutego 2024 r. ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu nadal nie zawierała wszystkich danych. W rubrykach dotyczących dat wprowadzenia bądź przywrócenia SOR/COR zawierała wyrażenia: „według ewidencji Rejonu”, lub w przypadku ośmiu zatwierdzonych projektów organizacji ruchu – pięciu COR⁷³ i trzech SOR⁷⁴ - wyrażenia „nie dotyczy”, albo „bezterminowo”, co było sprzeczne z § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Ponadto w ewidencji nadal brakowało wskazania numeru drogi i/lub kilometrażu bądź nazwy ulicy.

(akta kontroli str. 1294-1344)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *wyrażenie „nie dotyczy” zostało wpisane omyłkowo, właściwym zapisem jest „24 miesiące od daty zatwierdzenia”. Natomiast wyrażenie „bezterminowo” dotyczy projektów opracowanych w oparciu o Zarządzenie Generalnego Dyrektora w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym, a w przypadku jednego z projektów zastosowano to wyrażenie z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację geopolityczną i konieczność właściwej ochrony granicy państwowej. Stąd też w chwili zatwierdzenia organizacji ruchu organ zarządzający ruchem nie był w stanie określić terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.*

Odnosnie do braku wskazania w ewidencji numeru drogi i/lub kilometrażu bądź nazwy ulicy p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *przyczyną był czynnik ludzki.*

(akta kontroli str. 1714-1715,2105-2110)

Zdaniem NIK, prowadzenie ewidencji projektów organizacji ruchu w sposób niekompletny uniemożliwia sprawowanie przez Oddział prawidłowego nadzoru nad

⁷¹ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.48.2023.DM, 2) O. KA.Z-2.4081.139.2023.KM, 3) O. KA.Z-2.4081.326.2023.JS, 4) O. KA.Z-2.4081.393.2023.DM.

⁷² Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4080.56.2022.DM, 2) O. KA.Z-2.4080.54.2023.KM, 3) O. KA.Z-2.4080.119.2023.DM.

⁷³ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4081.83.2022.DM, 2) O. KA.Z-2.4081.98.2022.DM, 3) O. KA.Z-2.4081.239.2022.DM, 4) O. KA.Z-2.4081.91.2023.DM, 5) O. KA.Z-2.4081.3.2024.KM.

⁷⁴ Projekty nr: 1) O. KA.Z-2.4080.8.2022.DM, 2) O. KA.Z-2.4080.25.2022.PO, 3) O. KA.Z-2.4080.70.2022.PO.

wprowadzanymi lub zmienianymi organizacjami ruchu na drogach krajowych, gdyż daty wprowadzenia zmienianych organizacji ruchu, czy też przywrócenia SOR nie są do ewidencji wprowadzane na bieżąco, a brak danych umożliwiających wskazanie lokalizacji, w których organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona uniemożliwia terminowe przeprowadzenie kontroli prawidłowości wprowadzenia projektowanych zmian na drodze lub przywrócenia SOR. Brak nadzoru może się natomiast przekładać na wadliwe oznakowanie dróg i wpływać negatywnie na BRD.

2. W Oddziale zatwierdzono dwa z 30 poddanych szczegółowej analizie projektów organizacji ruchu (tj. 6,6% badanej próby) mimo braku ich kompletności. I tak, jeden projekt SOR⁷⁵ został zatwierdzony mimo braku wskazania w projekcie terminu wprowadzenia SOR, co było sprzeczne z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a jeden projekt COR⁷⁶ został zatwierdzony, mimo braku przedłożenia do projektu opinii Policji, co było niezgodne z § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str. 616-633, 1477-1678, 1700)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału odnośnie do projektu SOR wyjaśnił, że: *termin wprowadzenia SOR wynikał z zawartej umowy i terminu realizacji zadania*. Odnośnie do braku opinii Policji przy projekcie COR, p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *opinia Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach została dołączona do projektu SOR dla tego zadania (jedna opinia dla SOR oraz COR)*.

(akta kontroli str. 1706-1707)

NIK zauważyła, że termin wprowadzenia organizacji ruchu jest - zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem - jednym z istotnych elementów projektu organizacji ruchu składanego przez wnioskodawcę. Tym samym, powinien on zostać wpisany do projektu niezależnie od tego, że został wpisany do umowy na realizację zadania, którą można aneksować również odnośnie do terminu realizacji. Ponadto zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 1 ww. rozporządzenia, opinia Policji powinna zostać dołączona do każdego projektu organizacji ruchu przedstawionego do zatwierdzenia. W przypadku procedowania dwóch projektów dotyczących tego samego odcinka drogi (SOR i COR) każdy z projektów powinien spełniać wymogi rozporządzenia dotyczące kompletności, a więc zawierać odrębną opinię policji.

3. Nieterminowo przeprowadzono 13⁷⁷ (3,9%) kontroli wykonania zadań technicznych wprowadzonych SOR (kontrole zostały przeprowadzone w terminie od 19 do 37 dni), co było niezgodne z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

⁷⁵ Projekt nr O. KA.Z-2.4080.109.2022.JS.

⁷⁶ Projekt nr O. KA.Z-2.4081.96.2023.KM.

⁷⁷ 1) O. KA.Z-2.4080.38.2022.DM – lokalizacja Żywiec, km 27+000-27+900 organizacja ruchu wprowadzona 15 października 2022 r., kontrola przeprowadzona 3 listopada 2022 r. (19 dni od wprowadzenia SOR); 2) O. KA.Z-2.4080.125.2021.PO – lokalizacja DK 44 km 25+910 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 3) O. KA.Z-2.4080.127.2021.PO – lokalizacja DK 44 km 26+880 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 4) O. KA. Z-2.4080.122.2021.PO – lokalizacja DK 44 km 27+312 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 5) O. KA.Z-2.4080.123.2021.PO – lokalizacja DK 81 km 10+070 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 6) O. KA. Z-2.4080.124.2021.PO – lokalizacja DK 81 km 10+668 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 7) O. KA.Z-2.4080.140.2021.PO – lokalizacja DK 81 km 22+000 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 8.) O. KA.Z-2.4080.126.2021.PO – lokalizacja DK 81 km 39+235 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 9) O. KA.Z-2.4080.128.2021.PO – lokalizacja DK 81 km 40+365 organizacja ruchu wprowadzona 4 kwietnia 2022 r., kontrola przeprowadzona 11 maja 2022 r. (37 dni od wprowadzenia SOR); 10) O. KA.Z-2.4080.64.2021.AZ – lokalizacja DK 78 km 122+563,123+875 organizacja ruchu wprowadzona 4 stycznia 2022 r., kontrola przeprowadzona 8 lutego 2022 r. (35 dni od wprowadzenia SOR); 11) O.KA.Z-2.4080.18.2.2022.KM – lokalizacja DK 78 km 68+270 organizacja ruchu wprowadzona 20 listopada 2023 r., kontrola przeprowadzona 11 grudnia 2023 r. (21 dni od wprowadzenia SOR); 12) O.KA.Z-

(akta kontroli str. 1859-1872)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *terminy przeprowadzenia kontroli nie zostały dochowane m.in. z powodu nadmiaru obowiązków pracowników i ich zaangażowania w inne zadania. Wskazał też, że: kontrole na DK 44, DK 81 i DK 78 zostały przeprowadzone po zapewnieniu zasilania do sygnalizacji ostrzegawczych (pulsatorów) zamontowanych pod aktywnymi kasetonami znaków D-6 oraz dedykowanego oświetlenia na przejściach dla pieszych.*

(akta kontroli str. 2376-2379)

NIK nie podziela wyjaśnień p.o. Zastępcy dyrektora Oddziału, gdyż - jak stwierdził p.o. Dyrektora Oddziału - zasoby kadrowe są wystarczające, aby rzetelnie i prawidłowo wykonywać nałożone na Oddział obowiązki. Tym samym zaangażowanie pracowników w inne zadania nie powinno skutkować nieterminowym przeprowadzaniem kontroli wykonania zadań technicznych wprowadzonych SOR, tym bardziej, że wadliwie zrealizowany projekt, który został wprowadzony na drodze, może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo użytkowników drogi. W kontekście zapewnienia BRD nie znajduje również uzasadnienia przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych dopiero po zapewnieniu zasilania do sygnalizacji ostrzegawczych, gdyż zdaniem NIK jego brak uniemożliwiał odbiór wprowadzonej organizacji ruchu na danym odcinku drogi i wykluczał bezpieczne korzystanie z tego odcinka.

OCENA CZĄSTKOWA

Pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, NIK ocenia pozytywnie realizację przez Oddział zadań organizacyjnych i kontrolnych jako organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych (w tym ekspresowych) oraz autostradach. Pozwalała na to struktura organizacyjna Oddziału, która umożliwiała prawidłową realizację tych zadań, a p.o. Dyrektora Oddziału informował zwierzchników o potrzebach kadrowych. Oddział posiadał dokumentację wszystkich dróg, na których zarządzał ruchem, a przedkładane do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu były zatwierdzane bez zbędnej zwłoki. Mimo tego, że w Oddziale nie były przeprowadzane, ani zlecane do przeprowadzenia przez inne podmioty analizy organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, projekty organizacji ruchu były przygotowywane z uwzględnieniem potrzeb zarówno Oddziału, jak i użytkowników dróg. Opracowując projekty organizacji ruchu Oddział brał też pod uwagę wnioski zgłaszane przez Policję lub inne instytucje publiczne. W okresie objętym kontrolą Oddział prawidłowo wywiązywał się również z obowiązków przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych dla wszystkich zatwierdzonych i wprowadzonych SOR. Prawidłowo realizowane były również półroczne kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach zarządzanych przez Oddział. Stwierdzono jednak, że ewidencja projektów organizacji ruchu była prowadzona przez Oddział nierzetelnie, a dwa projekty organizacji ruchu zostały zatwierdzone mimo ich niekompletności. Ustalono ponadto, że 13 kontroli wykonania zadań technicznych zostało przeprowadzonych z naruszeniem terminu na ich przeprowadzenie. W Oddziale nie obowiązywały procedury dotyczące przeprowadzania kontroli SOR, nie było również ewidencji przeprowadzonych kontroli i monitoringu ich wyników. W sześciu kontrolach

2.4080.61.2.2023.KM – lokalizacja A1 od Pyrzowice do węzła Piekary Śląskie organizacja ruchu wprowadzona 22 czerwca 2023 r., kontrola przeprowadzona 20 lipca 2023 r. (28 dni od wprowadzenia SOR); 13) O. KA.Z-2.4080.101.2023.DM – lokalizacja DK 78 km 152+135 organizacja ruchu wprowadzona 24 listopada 2023 r., kontrola przeprowadzona 13 grudnia 2023 r. (19 dni od wprowadzenia SOR).

dotyczących oznakowania tymczasowej organizacji ruchu, nie brali udziału przedstawiciele GDDKiA.

OBSZAR

2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu

Opis stanu faktycznego

2.1 Zgodność organizacji ruchu na drogach z zatwierdzoną i wprowadzoną organizacją ruchu oraz obowiązującymi przepisami została zweryfikowana podczas przeprowadzonych oględzin 10 odcinków dróg (ok. 20 km) zarządzanych przez Oddział oraz 10 skrzyżowań usytuowanych na tych drogach.

Do oględzin zostały wybrane odcinki dróg, na których w latach 2022-2024 wydarzyło się najwięcej wypadków i/lub cechowały się dużym natężeniem ruchu⁷⁸. Ponadto, przy wyborze wzięto pod uwagę następujące kryteria:

- zastosowanie odcinkowego pomiaru prędkości⁷⁹;
- przeprowadzanie robót drogowych⁸⁰;
- niebezpieczeństwo zagrożenia życia i zdrowia w związku z uszkodzeniem skarpy wykopu autostrady A1⁸¹.

Wyżej wymienione odcinki dróg miały zatwierdzoną organizację ruchu stałą lub czasową – w przypadku prowadzenia robót.

W trakcie oględzin stwierdzono, że jedynie w przypadku dwóch⁸² na 10 skontrolowanych odcinków dróg (tj. 20% badanej próby) obowiązujące oznakowanie na drodze było zgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu. Na pozostałych ośmiu odcinkach dróg stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na:

- umieszczaniu na drogach znaków pionowych nieujętych w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu (17 elementów oznakowania pionowego i poziomego oraz 15 słupków prowadzących) bądź nieumieszczaniu w pasie drogowym oznakowania przewidzianego w projekcie organizacji ruchu (12 elementów oznakowania pionowego);
- umieszczaniu urządzeń BRD innego rodzaju, aniżeli przewidziane w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
- złym stanie technicznym oznakowania poziomego lub pionowego;
- innej, aniżeli przewidziana w projekcie organizacji ruchu lokalizacji znaków i urządzeń BRD;
- umieszczaniu reklam w pasie drogowym lub na oznakowaniu pionowym.

Ponadto, na trzech odcinkach dróg⁸³ stwierdzono nieprawidłowości dotyczące zastosowania oznakowania pionowego, poziomego lub urządzeń BRD niezgodnie z zapisami zawartymi w załącznikach 1, 2 i 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków

⁷⁸ Do oględzin wytypowano następujące odcinki dróg: DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska), DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór km 76+ 192 km – 78+ 046 km, DK 78 w Nakle Śląskim (ul. Główna), DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu, DK 81 ul. Rybnicka w Łaziskach Górnych.

⁷⁹ DK 78 ul. Gliwicka w miejscowości Wilcza o/Pilchowic.

⁸⁰ DK 46 w Nakle w związku z przebudową DK 46 km 229+000-231+000.

⁸¹ Odcinek autostrady A1 2,5 km do MOP Dobieszowice – symetrycznie na jezdniach w obydwu kierunkach.

⁸² Odcinka autostrady A1 2,5 km do MOP Dobieszowice oraz odcinka DK 1 Kobiór-Pszczyna km 576+000 – 583+300.

⁸³ 1. DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie), 2. DK 81 ul. Rybnicka w Łaziskach Górnych, 3. DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska).

ich umieszczania na drogach⁸⁴. Powyższe zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1926-2061)

Zatwierdzone i wprowadzone organizacje ruchu drogowego w sześciu na 10 zbadanych projektów dla odcinków dróg objętych oględzinami (tj. 60% próby) były zgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. W czterech przypadkach zidentyfikowane zostały niezgodności zatwierdzonej organizacji ruchu z przepisami ww. rozporządzenia, co zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1926-2061)

Podczas oględzin dotyczących prawidłowości oznakowania skrzyżowań stwierdzono nieprawidłowe oznakowanie ośmiu z 10 (tj. 80%) badanej próby, co zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 2025-2055)

W trakcie trwania kontroli zostało zidentyfikowane prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia dla życia i zdrowia z uwagi na uszkodzenie skarpy wykopu autostrady A1 w km 4+300, przy krawędzi jezdni lewej (kierunek Łódź) oraz uszkodzenie skarpy w km 4+250 przy krawędzi prawej jezdni (kierunek Gliwice). W związku z ww. zagrożeniem sporządzono dwa zawiadomienia na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, w których poinformowano kierownika jednostki kontrolowanej o stwierdzonym zagrożeniu. W odpowiedzi na ww. zawiadomienia p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami poinformował, że: *temat uszkodzenia skarpy (dzień uszkodzenia: 09.01.2024 r.) wykopu autostrady A1 w km 4+300, przy krawędzi jezdni lewej (kierunek Łódź) był przedmiotem analizy, której skutkiem jest decyzja o przystąpieniu do opracowania programu inwestycji w trybie awaryjnym. Dokument ten jest niezbędny do ubiegania się o przyznanie środków finansowych na naprawę skarpy. Niezależnie od powyższego, tut. Oddział doraźnie zabezpieczył skarpe wykopu.*

Uszkodzenie skarpy w km 4+250 przy krawędzi prawej jezdni (kierunek Gliwice) posiada już uzgodniony w dniu 21.11.2023 r. program inwestycji, na podstawie którego w I kwartale br. GDDKiA planuje wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia na opracowanie dokumentacji projektowej, a następnie na jej podstawie naprawę skarpy.

Do dnia zakończenia kontroli, tj. 30 kwietnia 2024 r. postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego nie zostało wszczęte, m.in. z uwagi na konieczność dokonania zmian w planie inwestycyjnym oraz oczekiwanie na środki finansowe.

(akta kontroli str. 1685-1698)

2.2 Przeprowadzone oględziny 10 odcinków dróg potwierdziły, że wprowadzona organizacja ruchu na dwóch odcinkach (tj. 20% badanej próby) nie wymagała nadmiernego skupienia uwagi kierowcy w celu jej odczytania i nie wprowadzała kierowcy w błąd. Stwierdzone podczas oględzin na ośmiu odcinkach dróg (tj. 80% badanej próby), czynniki wpływające negatywnie na czytelność wprowadzonej organizacji ruchu dotyczyły m.in.: złego stanu technicznego oznakowania poziomego i/lub pionowego⁸⁵, zamieszczania reklam w pasie drogowym i/lub na tarczach znaków drogowych⁸⁶, niezachowania odległości oznakowania względem siebie⁸⁷,

⁸⁴ Dz.U. z 2022 r. poz. 2377, dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych”.

⁸⁵ Na 6 z 10 odcinków dróg (60% badanej próby).

⁸⁶ Na 3 z 10 odcinków dróg (30% badanej próby).

⁸⁷ Na 5 z 10 odcinków dróg (50% badanej próby).

zastosowania ograniczenia prędkości bez uzasadnienia oraz braku jego odwołania⁸⁸, niedostatecznego oznakowania odcinka zamkniętego dla ruchu⁸⁹ i braku zgodności treści tablicy wskazującej kierunek⁹⁰.

Powyższe zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1926-2061)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Na ośmiu z 10 odcinków dróg objętych oględzinami stwierdzono następujące nieprawidłowości:
 - na czterech⁹¹ odcinkach dróg umieszczono elementy oznakowania pionowego i/lub poziomego, które nie zostały przewidziane w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
 - na trzech⁹² odcinkach dróg nie umieszczono oznakowania przewidzianego w projekcie organizacji ruchu;
 - na trzech⁹³ odcinkach dróg umieszczono oznakowanie i urządzenia BRD innego rodzaju, aniżeli przewidziane w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
 - na trzech⁹⁴ odcinkach dróg lokalizacja oznakowania i/lub urządzeń BRD była inna, aniżeli przewidziana w projekcie organizacji;

⁸⁸ Na dwóch odcinkach dróg (20% badanej próby).

⁸⁹ Na jednym odcinku drogi (10% badanej próby).

⁹⁰ Na jednym odcinku drogi (10% badanej próby).

⁹¹ 1. DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu 7+000-8+600 km - w terenie pozostał znak A-11 i tabliczka T-0 pomimo usunięcia z projektu oraz zastosowano barierki chodnikowe, których nie przewidywał projekt.

2. DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie) - brak oznakowania D-51 w projekcie stałej organizacji ruchu. W SOR nie zaprojektowano następujących elementów oznakowania pionowego D-6 oraz poziomego P-10, P-14. Projekt SOR nie obejmował znaków B-33 „40” i tablicy U-9b.

3. DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskie) 76+192 – 78+046 km - dodatkowe oznakowanie nie wynikające z projektu SOR w zakresie A-29 pod A-6c oraz na jednej konstrukcji znaków A-16, A-17 i A-24.

4. DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska) – projekt SOR nie przewidywał zastosowanych w terenie elementów: znaku B-1 oraz słupków prowadzących, znaku E-15a, znaku B-9, znaku B-5 z tabliczką.

⁹² 1. DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu 7+000-8+600 km – w terenie brak znaków A-7 i B-25.

2. DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie) – w terenie brak 2 szt. tablic U-9a i 2 szt. tablic U-9 b, 2 szt. P-8b (oznakowanie poziome strzałki do lewoskrętu), 1 szt. tablicy D-43. 3. DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskie) 76+192 – 78+046 km – w terenie brak: 2 szt. znaku A-16 i 1 szt. znaku A-17.

⁹³ 1. DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu 7+000-8+600 km - zatwierdzony projekt stałej organizacji ruchu na tym odcinku drogi przewiduje zastosowanie słupka typu U-5, w rzeczywistości ustawiony został słupek typu U-6a. Nieprawidłowa tabliczka z numerem drogi, w projekcie zaplanowano tabliczkę E-15b, w terenie została wykonana tabliczka E-15f na tablicy E-1. Brak zgodności linii krawędziowej (w terenie zastosowano linię P-7c, w projekcie jest wskazana linia P-7d) oraz nieprawidłowe zastosowanie słupka U-1b w stosunku do przewidzianego w projekcie stałej organizacji ruchu słupka U-1a. W miejscu przewidzianego w projekcie organizacji ruchu znaku D-1 został posadowiony znak A-11a.

2. DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie) - Brak zgodności linii poziomej P-4 z występującą w projekcie stałej organizacji ruchu linią P-6. W projekcie przewidziano stosowanie skrajnika U-1a (błąd w projekcie organizacji ruchu), a w terenie zastosowano znaki U-1b – prawidłowe i właściwe do stosowania na barierach energochłonnych.

3. DK 78 w Nakle Śląskim (ul. Główna) km 78+200-79+200 km - nieprawidłowe oznakowanie w terenie nie wynikające z projektu w zakresie słupka U-1b po lewej stronie pasa drogowego, projekt przewiduje obustronne słupki typu U-1a.

⁹⁴ 1. DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu: brak zastosowania oznakowania wynikającego z projektu i dodanie separatorów nie ujętych w projekcie, długość linii P-1e na zjeździe do posesji jest o 3 m.b. za krótką w stosunku do wskazanej na projekcie, nieprawidłowa lokalizacja tablicy wskazującej dojazd do Powiatowego Zarządu Dróg, w projekcie jest zaplanowana przed słupkiem U-1a, nieprawidłowa lokalizacja znaku D-1, zgodnie z dokumentacją projektową znak jest na wysokości zjazdu, w projekcie znak A-29 jest przed słupkiem U-1a, nieprawidłowa lokalizacja B-25 oraz różnice w linii segregacyjnej P-6, znak B-25 powinien być umieszczony na wysokości linii P-4. Linia P-6 zgodnie z projektem winna mieć długość 18 m. b. (błąd w projekcie), jej długość minimalna dla

- na jednym odcinku drogi objętym czasową organizacją ruchu⁹⁵ stwierdzono brak prawidłowego oznakowania odcinka drogi prowadzącego do miejsca oznakowanego znakiem B-1⁹⁶, niedostateczne⁹⁷ oznakowanie odcinka zamkniętego dla ruchu oraz brak zgodności oznakowania robót z dokumentacją COR w zakresie znaków F-9, B-21 i tabliczki pod znakiem B-21⁹⁸.

Ponadto, na trzech odcinkach dróg stwierdzono nieprawidłowości dotyczące m.in.:

- a) nieprawidłowej długości linii P-4 na wlocie podporządkowanym na skrzyżowaniu nie spełniającym warunków szerokości do zastosowania oznakowania segregacyjnego, czym naruszono pkt 2.2.1.10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- b) braku rozdzielenia znaku B-33 ograniczenia prędkości do 70 km/h od znaku ostrzegawczego A-6b, A-6d, czym naruszono pkt 3.2.34.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- c) nieprawidłowego zastosowania oznakowania w odniesieniu do obecności zjazdu w pasie drogowym, czym naruszono pkt 3.2.23 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- d) nieprawidłowego oznakowania połączenia dróg publicznych z drogami wewnętrznymi⁹⁹ niezgodnie z art. 8 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych.¹⁰⁰

(akta kontroli str. 1926-2061)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że powyższe nieprawidłowości wynikały m.in. z występowania jednocześnie starej i nowej organizacji ruchu, złego

obowiązującej na tym odcinku prędkości drogi wynosi 50 m., nieprawidłowo zlokalizowany słupek U-1a, w projekcie słupek U-1a znajduje się za zjazdem, a w terenie został zabudowany przed zjazdem, nieprawidłowa lokalizacja znaku A-7, D-2 – w projekcie znak drogowy został zaplanowany przed zjazdem dla relacji w kierunku ronda, w terenie został zabudowany za zjazdem tj. niezgodnie z dokumentacją projektową, projektowany znak B-25 został zabudowany w innym miejscu niż wskazuje projekt, problemy ze wskazaniem prawidłowych lokalizacji słupków kilometrażowych - słupek U-1a w zatwierdzonej organizacji ruchu znajduje się za zjazdem, a w terenie został zamontowany w innej lokalizacji, brak zgodności oznakowania z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu w zakresie lokalizacji oznakowania D-1 i F-10.

2. DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie): nieprawidłowa lokalizacja tablic U-9a, U-9b, w terenie zostały zastosowane na początku bariery energochłonnej, natomiast w projekcie w miejscu przejścia linii P-6 w linię P-4. Brak oznakowania D-15 w centralnej części zatoki autobusowej zgodnie z projektem zatwierdzonej organizacji ruchu. Znak został zabudowany przy wlocie autobusowej na końcu zatoki. Niezgodnie z projektem zabudowany znak D-1. Projekt wskazuje lokalizację do posadowienia na wysokości pierwszej strzałki P-8b, a nie na wysokości drugiej strzałki, czyli o 22 m w innym miejscu niż wymaga projekt.

3. DK 46 Nakło – czasowa organizacja ruchu w związku z przebudową drogi: nieprawidłowe posadowienie oznakowania czasowej organizacji ruchu względem zatwierdzonego projektu w zakresie zapory U-20b ze znakiem B-1 i tabliczką pod znakiem B-1. Dokumentacja projektowa przewiduje ustawienie zapory U-20b ze znakiem B-1 i tabliczką pod znakiem B-1 na środku drogi. W terenie ten zestaw oznakowania jest ustawiony na prawym pasie, aby pojazdy dopuszczone dla znaku B-1 mogły realizować przejazd.

⁹⁵ DK 46 w miejscowości Nakło.

⁹⁶ Na zamkniętym dla robót odcinku dopuszczono ruch określonych właścicieli posesji i mieszkańców, dla których ta droga jest jedynym miejscem dostępu do drogi publicznej. Możliwość przejazdu do kolejnej miejscowości ze względu na prowadzone roboty została uniemożliwiona, a trasa ta została wskazana objazdem, aby zapewnić ciągłość prowadzenia ruchu. Wskazywanie, że możliwy jest dojazd poprzez nie zasłonięcie tablicy E-13 jest wprowadzeniem kierowcy w błąd.

⁹⁷ Na zamkniętym dla robót odcinku dopuszczono ruch określonych właścicieli posesji i mieszkańców bez zastosowania oznakowania C-4 na dojeździe do miejsca oznakowanego znakiem B-1 w pasie drogi z pierwszeństwem. Naruszono pkt 4.2.4. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

⁹⁸ W dokumentacji projektowej popełniono błąd w zakresie inwentaryzacji istniejącego oznakowania. W efekcie tego błędu oznakowanie w terenie zostało zabudowane niezgodnie z projektowaną czasową organizacją ruchu. Znak B-21 z tabliczką w terenie znajduje się przed znakiem A-7.

⁹⁹ a) brak tablic wskazujących wlot dróg wewnętrznych b) zastosowanie oznakowania ostrzegawczego o skrzyżowaniu dla wlotu drogi wewnętrznej.

¹⁰⁰ Dz.U. z 2024 r. poz. 320, dalej: „ustawa o drogach”.

przeskalowania mapy geodezyjnej, konieczności aktualizacji projektów organizacji ruchu, braku prawidłowej inwentaryzacji istniejących barier chodnikowych, pozostawienia oznakowania niezgodnego z projektem organizacji ruchu w trybie awaryjnym, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych, remontów nawierzchni, pracami budowlanymi przeprowadzanymi przez inne jednostki – Urzędy Miast, silnie zurbanizowanymi przekrojami dróg, wprowadzenia oznakowania przez zarządcę drogi podporządkowanej poza zakresem GDDKiA, braku możliwości spełnienia ogólnych wymogów dotyczących odległości znaków z uwagi np. na umiejscowienie zatoki autobusowej.

(akta kontroli str. 2263-2375)

NIK zauważa, że za zarządzanie drogą, jak również ruchem na niej, w przypadku dróg krajowych, ekspresowych i autostrad odpowiedzialny jest Oddział. Ponadto w sytuacji stosowania oznakowania awaryjnego należy posiadać i nanieść na projekt organizacji ruchu informację o terminie jego obowiązywania i rodzaju zastosowanego oznakowania. Przekazana przez Oddział dokumentacja nie zawierała informacji o awaryjnym oznakowaniu odcinka drogi, co jednocześnie uniemożliwiło weryfikację zastosowanego oznakowania awaryjnego oraz czasu jego obowiązywania.

2. W dokumentacji projektowej zatwierdzonej organizacji ruchu dla czterech¹⁰¹ odcinków dróg zidentyfikowane zostały niezgodności z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, polegające m.in. na:
 - a) nieprawidłowej długości zastosowanego oznakowania poziomego P-4 na wlocie drogi podporządkowanej oraz nieprawidłowej długości linii P-6, czym naruszono pkt 2.2.1.10 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - b) niezachowaniu warunków do bezpiecznego wyprzedzania, czym naruszono pkt 2.2.1.8 oraz pkt 2.2.1.12 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - c) nieprawidłowym oznakowaniu wyjazdu z drogi wewnętrznej linią P-13, czym naruszono pkt 4.2.4 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - d) nieprawidłowym zastosowaniu tablicy F-10, czym naruszono pkt 7.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - e) braku zachowania warunku następstwa linii po sobie – dopuszczono zastosowanie linii P-6 pomiędzy liniami P-4, czym naruszono pkt 2.2.1.12 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - f) nieprawidłowym oznakowaniu połączenia drogi publicznej z drogą wewnętrzną, czym naruszono pkt 4.2.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
 - g) braku właściwego ustawienia oznakowania D-6 i nieprawidłowym oznakowaniu przejścia dla pieszych znakiem D-6a, czym naruszono pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;

(akta kontroli str. 1949-1952, 1964-1989, 1990-2024)

Komendant Wojewódzkiej Policji w Katowicach odnosząc się do pozytywnego zaopiniowania trzech z czterech powyższych projektów organizacji ruchu wyjaśnił, że *brak jest informacji, czy załączone fragmenty organizacji ruchu zostały pozyskane*

¹⁰¹ 1. Projekt dotyczący DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu km 7+000 – 8+604 km. 2. Projekt dotyczący DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie). 3. Projekt dotyczący DK 78 w Nakle Śląskim (ul. Główna) km 78+200-79+200 km. 4. Projekt dotyczący DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskiej) od km 76+192 – 78+046 km.

z projektów, które przedłożono Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Katowicach wraz z wnioskiem do zaopiniowania. Istotną kwestią dla powyższego jest fakt, iż Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach¹⁰² nie dysponuje projektami organizacji ruchu, jak również wydanymi opiniami w poszczególnych sprawach za wyjątkiem pkt 1¹⁰³. Ponadto rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem nie precyzuje przesłanek uzasadniających wydanie opinii negatywnej czy pozytywnej. Zawarte ewentualnie uwagi nie są również wiążące dla organu zarządzającego ruchem, a opinia stanowi jedynie wymóg formalny. Zatem możliwym jest sytuacja; w której przedkładany do zaopiniowania projekt organizacji ruchu jest różny od zatwierdzonego i organizacji ruchu wprowadzonej w terenie.

Opiniując projekty zmiany organizacji ruchu Policja odnosi się do wszystkich aspektów mogących mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do jego uczestników. Przedstawione w projektach organizacji ruchu rozwiązania inżynierskie, które naruszają przepisy szczegółowe dotyczące znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i jednocześnie mogą prowadzić do występowania niebezpiecznych sytuacji w ruchu drogowym oraz zmniejszenia poziomu jego bezpieczeństwa spotykają się z negatywną oceną Policji. Przedstawione w takim kształcie rysunki i zdjęcia zdają się nie wypełniać powyższych przesłanek, a tym samym uzasadniać niezbędność wydania negatywnej opinii ze strony Policji.

(akta kontroli str.2144-2178)

Zatwierdzenie w całości (z uwagami), aktualizacji projektu SOR dla DK 78 na siedmiu¹⁰⁴ odcinkach pomimo negatywnej opinii KWP w Katowicach p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: opinia komendanta policji nie jest wiążąca dla organu zarządzającego ruchem. Ponadto, ww. projekt dotyczył aktualizacji stałej organizacji ruchu drogi krajowej nr 78. Projekt ten był realizowany na zlecenie tut. Oddziału. W opinii KWP znajdowały się wnioski o charakterze inwestycyjnym. Wobec powyższego zgodnie z klauzulą wskazano w punkcie 3 cyt.: „Wnioski o charakterze inwestycyjnym wynikające z opinii KWP w Katowicach mogą być realizowane wyłącznie w ramach programów inwestycyjnych funkcjonujących w GDDKiA”. Negatywna opinia KWP w Katowicach niesłusznie deprecjonuje przedkładany do opinii projekt, który stanowi jedynie aktualizację istniejącej stałej organizacji ruchu. Wnioski i uwagi zawarte w przedmiotowej opinii mają także charakter inwestycyjny. Wszystkie zgłoszone przez Oddziały GDDKiA zadania o charakterze inwestycyjnym podlegają weryfikacji przez Centralę GDDKiA. Dla takich zadań muszą być przygotowane programy inwestycji, które następnie zostają przedłożone przez GDDKiA do MI i muszą uzyskać zgodę na realizację wydaną przez dysponenta środków budżetu państwa. Oddział GDDKiA nie ma wpływu na zakres i termin realizacji poszczególnych zadań. Uwagi, które były możliwe do wykonania w ramach bieżącego utrzymania drogi zostały uwzględnione.

(akta kontroli str. 2182-2183)

¹⁰² Dalej: „KWP w Katowicach”.

¹⁰³ Komendant Wojewódzki Policji wyjaśnił, że w odniesieniu do pkt 1 wspomnianego na wstępie pisma stwierdzić należy, że pozytywna opinia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Katowicach z dnia 6 marca 2023 r. Rd-II -5321-203/370/23 zawierała uwagę, która nie odnosiła się do znaku uzupełniającego F-10. Jednakże, znak ten, jak wynika z załączonej grafiki organizacji ruchu jest oznakowaniem istniejącym, a nie projektowanym. Podobnie sytuacja wygląda w kwestii oznakowania poziomego, z tą różnicą, iż na dołączonych szkicach w ogóle nie oznaczono tego oznakowania jako istniejącego lub projektowanego. Dlatego też, na obecnym etapie, nie sposób wskazać projektu organizacji ruchu, jak i opinii Policji, w której powyższe oznakowanie zostało wprowadzone jako projektowane, a tym samym jakie było stanowisko Komendanta Wojewódzkiego Policji.

¹⁰⁴ W tym na odcinku w Nakle Śląskim.

W wyjaśnieniach dotyczących nieprawidłowości stwierdzonych podczas przeprowadzonych oględzin, p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału powołał się m.in. na: nietypowe sytuacje związane np. z pokrywaniem się wjazdu do zatoki autobusowej z wjazdem do centrum handlowego, dużym stopniem zurbanizowania, pracami drogowymi prowadzonymi przez Urząd Miasta w Tarnowskich Górach, w związku z budową ścieżek rowerowych.

W zakresie stosowania linii P-6 p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału stwierdził, że zgodnie z pkt. 2.2.1.12 Załącznika 1 do Rozporządzenia, linię P-6 stosuje się na odcinkach dróg, na których zastosowano linie: P-2a, P-3a lub P-4 przez które przejeżdżanie jest zabronione, a zastosowana linia P-6 ma długość 138 m.

Jednakże przy ocenie aktualnej sytuacji zostanie przeprowadzona analiza możliwości zastosowania linii poprzedzających typu P-1a lub P-1b w korelacji do sytuacji lokalnej na danym odcinku drogi, gdzie zastosowanie ww. linii poprzedzających jest niezasadne z uwagi na krótki odcinek pomiędzy liniami P-4, a oznakowanie poziome zostanie włączone w zakres aktualizacji stałej organizacji ruchu. Z wyjaśnień wynika również, że: przy zastosowaniu na wlocie drogi podporządkowanej linii P-13 warunków dla opisanej w projekcie linii P-4 na wlocie bocznym nie obowiązuje. Niemniej jednak zostanie dokonana analiza i ewentualna korekta uwzględniająca ww. zakres w aktualizacji stałej organizacji ruchu.

Zdaniem p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: wykazane podczas przeprowadzonego objazdu uchybienia i rozbieżności w stosunku do uzgodnionych projektów organizacji ruchu mają charakter bieżących uwag, które nie mają negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Podczas przeprowadzonych okresowych kontroli istniejącego oznakowania i urządzeń BRD kładziony jest nacisk na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości są zgłaszane do Rejonów GDDKiA i eliminowane na bieżąco w ramach bieżącego utrzymania dróg w miarę dysponowania na ten cel środkami finansowymi. Równocześnie podejmujemy cykliczne działania w zakresie kompleksowego aktualizowania stałej organizacji ruchu na poszczególnych odcinkach dróg krajowych w ramach własnych możliwości przez pracowników Rejonów oraz poprzez zlecenia na zewnątrz do biur projektowych w miarę posiadanych na ten cel środków finansowych na bieżące utrzymanie dróg.

Podczas kontroli technicznej wprowadzania nowych organizacji ruchu dokładane są wszelkie starania, aby wdrażane organizacje ruchu nie posiadały żadnych uchybień w zakresie zgodności i poprawności funkcjonowania organizacji ruchu.

Zdaniem p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wskazuje duże braki w zakresie lepszego, radzenia sobie ze skomplikowaną rzeczywistą sytuacją w terenie. Równocześnie rozwój gospodarczy poszczególnych regionów wymusza konieczność stosowania rozwiązań, które nie są w stanie spełnić ogólnych wymogów. W ww. rozporządzeniu brakuje większej elastyczności w zakresie dostosowania oznakowania do bardzo skomplikowanego obszaru zurbanizowanego, którym cechuje się m.in. region śląski.

(akta kontroli str. 2263-2375)

NIK nie podziela przedstawionych powyżej wyjaśnień i zauważa, że na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 70 km/h nie jest możliwe bezpieczne wykonanie manewru wyprzedzania na odcinku drogi o długości 138 m, stąd konieczność stosowania następującej sekwencji oznakowania poziomego P-4 -> P-6 -> P-1a -> P-6 -> P-4.

W odniesieniu do prac związanych z budową ścieżek rowerowych należy natomiast zauważyć, że zestaw oznakowania pionowego A-16, A-17 nie został określony jako stosowany w ww. przypadku. Ponadto należy wskazać, że bez względu na realizatora robót, za zatwierdzenie zmian w organizacji ruchu, zatwierdzenie projektu i kontrolę jego wprowadzenia odpowiada Oddział. Jeśli zakres oznakowania dla drogi krajowej został zrealizowany i obowiązuje to stanowi on element organizacji ruchu. Jeśli jednak stwierdza się, że oznakowanie A-16 i A-17 oraz D-6b na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerów oraz inne oznakowanie występujące w pasie drogi krajowej jest oznakowaniem czasowym, to należy dokonać wglądu w dokumentację COR i potwierdzić występujący tam stan faktyczny.

Odnosząc się natomiast do sposobu oznakowania połączeń z drogami wewnętrznymi i/lub podporządkowanymi wskazać należy, że oznakowanie poziome, jeżeli zostało zastosowane w terenie, to obowiązuje. Tym samym stwierdzenie, że *skoro została zastosowana linia P-13, to nie obowiązują warunki dotyczące zastosowanej linii P-4* jest bezzasadne, zwłaszcza, że niezastosowanie się przez użytkowników drogi do funkcjonującego oznakowania może skutkować poważnymi konsekwencjami, w tym również prawnymi.

Nie sposób zaakceptować również poglądu, że wprowadzone oznakowanie zastosowane w terenie nie jest zgodne z projektem organizacji ruchu, ale jest bezpieczne. Pogląd taki podważa bowiem istotę prawidłowego projektowania i zarządzania ruchem. Nie ma bowiem wątpliwości, że oznakowanie w terenie powinno być zgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu, która jednocześnie powinna wypełniać wszelkie normy wynikające z przepisów obowiązującego prawa, zaś kierowcy mają obowiązek stosować do obowiązującego oznakowania.

Ww. pogląd ten jest tym bardziej nieakceptowalny, że - jak wskazał Dyrektor Oddziału - struktura organu zarządzającego ruchem, posiadane środki finansowe oraz kadra pozwalają na właściwą i rzetelną realizację nałożonych na Oddział zadań. Wskazać należy również, że obecnie technologia pozwala na realizację zadań zarządzania ruchem poprzez wykorzystanie elektronicznych systemów ewidencji drogowej i bezpośredniego nadzoru, tym samym brak jest uzasadnienia dla istnienia, często wieloletnich, rozbieżności pomiędzy zatwierdzonymi przez Oddział projektami organizacji ruchu, a rzeczywistymi rozwiązaniami zastosowanymi na drogach.

3. Osiem spośród 10 skrzyżowań objętych oględzinami zostało nieprawidłowo oznakowanych:

1. Na odcinku DK 11 w Tarnowskich Górach¹⁰⁵ skrzyżowanie z ulicą Czereśniową:
 - a) od strony południowej – znak ostrzegawczy zabudowany został w odległości 130 m od skrzyżowania,
 - b) od strony północnej – znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 137 m od skrzyżowania.

Było to niezgodne z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych¹⁰⁶.

2. Na odcinku DK 11 w miejscowości Tworóg skrzyżowanie z ulicą Kotowską¹⁰⁷ km 557+100 znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 63 m od

¹⁰⁵ Lokalizacja GPS 50.4575023,18.8309675.

¹⁰⁶ Dz. U. z 2019 r. poz.2310 ze zm. dalej: „rozporządzenie w sprawie znaków”.

¹⁰⁷ Lokalizacja GPS 50.5336805,18.7132983.

skrzyżowania, co było niezgodne z § 3 ust. 3 rozporządzenia w sprawie znaków.

3. Na odcinku DK 78 w miejscowości Wilcza skrzyżowanie z ulicą Górnica¹⁰⁸ km 43+500:
 - a) od strony południowej znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 110 m od skrzyżowania.
 - b) od strony północnej znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 120 m od skrzyżowania.

Było to niezgodne z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków.

4. Na odcinku DK 11 w Tarnowskich Górach skrzyżowanie z ulicą Bolesława Śmiałego¹⁰⁹ km 76+550:
 - a) od strony zachodniej znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 135 m od skrzyżowania,
 - b) od strony wschodniej znak ostrzegawczy zabudowany w odległości 140 m od skrzyżowania.

Było to niezgodne z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków.

5. Na odcinku DK 11 w miejscowości Tworóg skrzyżowanie z ulicą Grunwaldzką¹¹⁰ km 557+260 brak oznakowania od strony północnej i południowej.
6. Na odcinku DK 44 w Bieruniu skrzyżowanie z ulicą Dąbrówki¹¹¹ km 8+380 brak oznakowania od strony wschodniej i zachodniej.
7. Na odcinku DK 44 w Bieruniu skrzyżowanie z ulicą Letnią¹¹² km 7+220 brak oznakowania od strony wschodniej i zachodniej.
8. Na odcinku DK 44 w Bieruniu skrzyżowanie z ulicą Kościelną¹¹³ km 7+630 – brak oznakowania od strony wschodniej

Opisane w punktach 5-8 braki stanowiły naruszenie § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie znaków.

(akta kontroli str. 2025-2055)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału w przypadku jednego skrzyżowania wskazał na: *brak fizycznej możliwości ustawienia oznakowania w wymaganej odległości, z uwagi na odległości pomiędzy skrzyżowaniami.* W przypadku braku oznakowania skrzyżowania z ulicą Kościelną usytuowanego w ciągu drogi DK 44 w Bieruniu, od strony wschodniej p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił natomiast, że *nie było zasadności wprowadzania znaku D-1 od strony lewej, gdyż wjazd w ulicę Kościelną od tej strony jest niemożliwy z uwagi na wyniesioną wyspę kanalizującą ruch oraz ustawiony znak C-2.* W pozostałych przypadkach stwierdził natomiast, że zostanie wykonana korekta oznakowania w ramach opracowania projektu SOR lub w ramach trwających robót.

(akta kontroli str.2181-2183,2348-2349)

NIK nie zgadza się z przedstawioną argumentacją, zwłaszcza że za organizację ruchu na drogach krajowych odpowiada Oddział GDDKiA i to do jego obowiązków należy, aby zatwierdzane projekty zawierały rozwiązania umożliwiające przestrzeganie przepisów dotyczących sposobu oznakowania skrzyżowań. Odnosząc się natomiast

¹⁰⁸ Lokalizacja GPS 50.2049857,18.5881454.

¹⁰⁹ Lokalizacja GPS 50.4310183,18.8711661.

¹¹⁰ Lokalizacja GPS 50.5323341,18.7142495.

¹¹¹ Lokalizacja GPS 50.0786503,19.1721526.

¹¹² Lokalizacja GPS 50.0803168,19.1562347.

¹¹³ Lokalizacja GPS 50.0793338,19.1616428.

do nieprawidłowości oznakowania wjazdu w ulicę Kościelną należy zauważyć, że fakt występowania za skrzyżowaniem wyspy wyniesionej, nie jest elementem uniemożliwiającym wykonanie skrętu w lewo, a kierujący pojazdem jadąc z kierunku Oświęcim w kierunku Tychy może wykonać taki manewr, ponieważ istniejące oznakowanie tego nie zabrania, wzdłuż wyspy nie ma linii krawędziowej, a w pasie DK 44 nie ma znaku B-21 zakaz skrętu w lewo.

4. Zły stan techniczny oraz nieprawidłowe zastosowanie oznakowania poziomego i/lub pionowego, co wpływało negatywnie na czytelność i przejrzystość wprowadzonej organizacji ruchu na ośmiu z 10 odcinków dróg i naruszało przepisy załącznika nr 1 i nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych stwierdzono na niżej wymienionych odcinkach dróg:

- na sześciu¹¹⁴ odcinkach dróg - stwierdzono zły stan techniczny oznakowania poziomego i/lub pionowego;
- na trzech¹¹⁵ odcinkach dróg – zostały usytuowane reklamy w pasie drogowym lub na oznakowaniu pionowym;
- na pięciu¹¹⁶ odcinkach dróg - został stwierdzony brak zachowania warunku odległości oznakowania względem siebie, czym naruszono pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- na dwóch¹¹⁷ odcinkach dróg - zostały zastosowane ograniczenia prędkości bez uzasadnienia ponadto w jednym przypadku¹¹⁸ ograniczenie prędkości nie zostało odwołane, czym naruszono pkt 3.2.34.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- na jednym¹¹⁹ odcinku drogi - niedostatecznie został oznakowany odcinek zamknięty dla ruchu, czym naruszono pkt 4.2.4. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;

¹¹⁴ 1. DK 11 Tworóg.

2. DK 81 ul. Rybnicka w Łaziskach Górnych na odcinkach o długości 4, 19 i 10 m.

3. DK 78 w Nakle Śląskim brak czytelnego oznakowania poziomego na skrzyżowaniu.

4. DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskiej) brak czytelnego oznakowania poziomego na skrzyżowaniu.

5. DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska) zły stan techniczny znaków drogowych D-2, brak warunku zachowania czytelnego oznakowania poziomego P-10 na przejściu dla pieszych.

6. DK 78 ul. Gliwicka w m Wilcza o Pilchowie zły stan techniczny drogowego oznakowania pionowego.

¹¹⁵ 1) DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu, 2) DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskiej), 3) DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska).

¹¹⁶ 1) DK Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska): znak D-42 względem D-6 (odległość między znakami 4 m, a powinno być min. 10 m), znak B-33 50 od znaku D-6 (odległość między znakami 9 m, a powinno być min. 10 m).

2) DK 44 ul. Warszawska w Bieruniu: dla prędkości do 50 km/h ta odległość wynosi minimum 10 m, w terenie jest 9 m dla znaku B-9 względem znaku D-6, nieprawidłowa odległość znaku D-6 od P-9. Znaki D-6 należy zabudować w odległości do 0,5 m od linii P-10, a został zabudowany w odległości ok 3,5 m.

3) DK 81 ul. Rybnicka w Łaziskach Górnych: nieprawidłowa odległość D-6 od P-10 oraz nieprawidłowa odległość znaku B-33 70 od D-6. Dla prędkości do 70 km/h ta odległość wynosi minimum 20 m. Znak B-33 70 zabudowano w odległości 9 m od znaku D-6.

4) DK 78 Obwodnica Tarnowskich Gór (od ul. Korola do ul. Nakielskiej): odległość pomiędzy znakiem B-33 względem A-6a – mniejsza niż 50 m.

5) DK 78 ul. Gliwicka w m Wilcza o Pilchowie: nieprawidłowa odległość E-17a od znaku D-6. Odległość wynosi 9 m, a dla prędkości do 70 km/h ta odległość powinna wynosić minimum 20 m.

¹¹⁷ 1) DK Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska) nieprawidłowe zarządzanie prędkością na odcinku nie wymagającym wprowadzenia ograniczenia prędkości. Brak odwołania prędkości B-33 50.

2) DK 81 ul. Rybnicka w Łaziskach Górnych: zastosowano ograniczenie prędkości do 70 km/h bez podania przyczyny na prostym odcinku drogi.

¹¹⁸ DK 11 Obwodnica Tarnowskich Gór (ulica Zagórska).

¹¹⁹ DK 46 w miejscowości Nakło: wskazano na możliwość przejazdu zamkniętym odcinkiem drogi poprzez nie zastąpienie tablicy E-13 jest wprowadzeniem kierowcy w błąd. Na zamkniętym dla robót odcinku dopuszczono

- na jednym¹²⁰ odcinku drogi - stwierdzono brak zgodności treści tablicy, która wskazuje kierunek Poznań zamiast kierunku Opole, jak zostało przewidziane w projekcie stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 1926-2061)

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *oznakowanie poziome będzie podlegać odnowie w ramach bieżącego utrzymania dróg, oznakowanie podmiotów usługowo-handlowych zastosowane na oznakowaniu pionowym zostanie dostosowane do obowiązujących przepisów.* Odnośnie do nieprawidłowych odległości pomiędzy znakami p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *oznakowanie zostało zabudowane w innych odległościach aniżeli wynikające z przepisów z uwagi na m.in. poprawę widoczności i efektywności zastosowanego oznakowania oraz porozumienie zawarte z Urzędem Miasta w Tarnowskich Górach, na podstawie którego dokonywane są zmiany w organizacji ruchu, w związku z budową ścieżek rowerowych. Jednakże lokalizacja znaków zostanie poddana analizie i ewentualnej korekcie w ramach aktualizacji SOR. Odcinki z ograniczeniami prędkości są objęte weryfikacją oznakowania – planowana jest regulacja/korekta ograniczenia prędkości. Z uwagi na wykonanie zmiany w docelowej organizacji ruchu projektem na DK11 w Tworogu, dokonano prawidłowej inwentaryzacji oznakowania.* P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału nie podziela zarzutu dotyczącego niedostatecznego oznakowania odcinka wyłączanego z ruchu, gdyż jak zauważył: *oznakowanie jest zgodne z SOR, a ruch lokalny nadal się odbywa.*

(akta kontroli str. 2263-2375)

Odnośnie do umieszczenia reklam w pasie drogowym p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: *dla ww. reklamy nie została wydana decyzja dotycząca zajęcia pasa drogowego, jednakże podczas objazdów przeprowadzanych przez pracowników Oddziału nie stwierdzono umieszczenia reklamy w terenie (poza objazdem przeprowadzonym w dniu 12 marca 2024 r.), tym samym nie było możliwości dokonania pomiaru powierzchni reklamy celem naliczenia kar.*

P.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału stwierdził również, że: *na oznakowaniu pionowym zostały umieszczone nazwy infrastruktury usługowo-handlowych i rozpatrywanie tych przypadków jako reklamy jest niewłaściwe. Niemniej jednak Oddział wystąpi do Inwestora o dokonanie korekty, tj. dostosowania oznakowania do obowiązujących przepisów – w przypadku drogowskazu dojazdu do hotelu, a w przypadku lokali handlowych, dostosowanie do obowiązujących przepisów będzie polegało na pozostawieniu wyłącznie napisów „Centrum handlowe” – zmiany zostaną przeprowadzone w ramach bieżącego utrzymania dróg.*

(akta kontroli str. 2417-2419)

NIK zwraca uwagę, że za zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, jak również ich wdrożenie na zarządzanych przez GDDKiA drogach odpowiada Oddział, zatem oznakowanie powinno zostać posadowione na drodze zgodnie z zatwierdzonym projektem, tym bardziej że projekt organizacji ruchu powinien odzwierciedlać rzeczywiste uwarunkowania występujące w terenie. Jeżeli projekt został sporządzony nierzetelnie i ustawienie oznakowania w miejscach zgodnych z projektem miałyby wpływać niekorzystnie na widoczność lub „efektywność” zastosowanego oznakowania, należało projekt organizacji ruchu odrzucić lub zatwierdzić dopiero po wprowadzeniu niezbędnych zmian.

ruch określonych właścicieli posesji i mieszkańców bez zastosowania oznakowania C-4 na dojeździe do miejsca oznakowanego znakiem B-1 w pasie drogi z pierwszeństwem.

¹²⁰ DK 11 Tworóg km (ul. Tarnogórska, ul. Lubliniecka do skrzyżowania z Kotowską włącznie).

Ponadto w odniesieniu do niedostatecznego oznakowania odcinka objętego COR na DK 46 w Nakle wskazać należy, że na zamkniętym dla robót odcinku dopuszczono ruch określonych właścicieli posesji i mieszkańców bez zastosowania oznakowania C-4, na dojeździe do miejsca oznakowanego znakiem B-1 w pasie drogi z pierwszeństwem. W tym przypadku przed miejscem robót, kierujący pojazdem ma obowiązek skrętu w lewo, ze względu na dopuszczenie do ruchu na tym odcinku drogi pewnej grupy użytkowników. Znak C-4 należy zabudować z tożsamą tabliczką jaka została umieszczona pod znakiem B-1.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych do funkcjonowania na drogach organizacji ruchu z uwagi na błędy stanowiące naruszenie przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, które znajdowały się w 40% zbadanych projektów. Ponadto 80% zbadanych organizacji ruchu, wprowadzonych do funkcjonowania w terenie, było niezgodnych z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu dla danych odcinków dróg. Na negatywną ocenę działalności Oddziału w powyższym zakresie, wpłynęło również nieprawidłowe oznakowanie ośmiu z 10 skrzyżowań objętych oględzinami. Wziąwszy pod uwagę liczbę stwierdzonych nieprawidłowości w odniesieniu do badanej pod kątem prawidłowości i czytelności zastosowanego oznakowania, próby odcinków dróg należy wskazać, że p.o. Dyrektor Oddziału pełniący jednocześnie funkcję organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych województwa śląskiego nie zapewnił rzetelnego i czytelnego sposobu oznakowania dróg publicznych.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, zwraca uwagę, że:

Uwagi

1. Prowadzenie ewidencji projektów organizacji ruchu w sposób niekompletny uniemożliwia sprawowanie przez GDDKiA prawidłowego nadzoru nad wprowadzanymi lub zmienianymi organizacjami ruchu na drogach krajowych, a także uniemożliwia terminowe przeprowadzenie kontroli prawidłowości wprowadzenia projektowanych zmian na drogach lub zgodnego z założeniami przywrócenia SOR, a brak efektywnego, stałego nadzoru nad oznakowaniem dróg wpływa negatywnie na BRD;
2. Kontrola kompletności składanych wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu stanowić powinna podstawową czynność poprzedzającą ich merytoryczną ocenę. Zastosowanie tego typu procedury gwarantuje bowiem, że wszystkie istotne - z punktu widzenia BRD – elementy projektu zostały w nim uwzględnione i nie zostaną pominięte w trakcie jego procedowania.

oraz wnosi o:

Wnioski

1. Podjęcie działań mających na celu terminowe przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych.
2. Dostosowanie funkcjonującego na drogach krajowych oznakowania do zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.
3. Podjęcie działań mających na celu wyeliminowanie z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu błędów naruszających obowiązujące przepisy, m.in. ustawy o drogach i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

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 Katowicach. 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
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Katowice, dnia 24 maja 2024 r.

Kontroler
Kinga Kołodziejczyk
St. inspektor kontroli państwowej

/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał:

Mariusz Marquardt
p.o. Dyrektor
Delegatury NIK w Katowicach