



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA.410.3.4.2024

Pani
Janina Żagan
Starosta Cieszyński
Starostwo Powiatowe w Cieszynie
ul. Bobrecka 29
43-400 Cieszyn

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Cieszynie ¹ , ul. Bobrecka 29, 43-400 Cieszyn, REGON: 072186224
Kierownik jednostki kontrolowanej	Janina Żagan, Starosta Cieszyński ² od 7 maja 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Mieczysław Szczurek, jako Starosta od 20 listopada 2018 r. do 6 maja 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Kontrolą objęte zostaną lata 2022-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Artur Stekla - główny specjalista kontroli państwowej, na podstawie upoważnienia do kontroli nr LKA/12/2024 z 8 stycznia 2024 r. 2. Marek Matysek - inspektor kontroli państwowej, na podstawie upoważnienia do kontroli nr LKA/66/2024 z 12 marca 2024 r. 3. Tomasz Kaczyński - doradca techniczny, na podstawie upoważnienia do kontroli nr LKA/108/2024 z 14 maja 2024 r.

(akta kontroli str. 1-4, 221-222)

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia fakt, że Starosta po wejściu w życie we wrześniu 2022 r. art. 10 ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁵ nie podjął działań pozwalających na dostosowania stanu prawnego zarządzanych dróg do wymogów tego przepisu, zgodnie z którym „*Ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu*”. W efekcie, do końca lutego 2024 r. udział procentowy dróg powiatowych i gminnych dla których opracowano zatwierdzony projekt SOR w kilometrażu tych dróg ogółem na terenie zarządzanym przez Starostę nie uległ zmianie i wynosił ok. 50,5%, co należy ocenić krytycznie z punktu widzenia rzetelności i dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego. W ocenie NIK istotny wpływ na tę sytuację miało to, że Starosta nie zapewnił odpowiedniej obsady kadrowej Biura Transportu i Organizacji Ruchu⁶

¹ Zwane dalej: „Starostwem”.

² Zwana dalej: „Starosta”.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zwana dalej: „ustawą o NIK”.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm., zwana dalej: „Pord”.

⁶ Zwane dalej: „Biurem” lub „Biurem TOR”.

pozwalającej na prawidłową realizację przez to Biuro wszystkich obowiązków związanych z zarządzaniem drogami powiatowymi i gminnymi w powiecie cieszyńskim.

Analiza postępowań związanych z zatwierdzeniem projektów organizacji ruchu⁷ wykazała, że średni czas ich zatwierdzania wynosił od 23,5 dni w 2022 r. do 18,7 dni w latach 2023-2024. Skrócenie średniego czasu zatwierdzenia projektów organizacji ruchu zdaniem NIK należy ocenić pozytywnie. Analogicznie należy ocenić sposób prowadzenia w Biurze TOR ewidencji zatwierdzonych POR oraz ich przechowywania, mimo stwierdzonej nieprawidłowości polegającej na nieujmowaniu w ewidencji numerów dróg gminnych.

Pracownicy Biura TOR każdorazowo w terminie do 14 dni od daty poinformowania Starosty o wprowadzeniu zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu⁸ przeprowadzali kontrole techniczne jego realizacji w terenie, a o konieczności dokonania ewentualnych korekt lub poprawek niezwłocznie informowali podmioty odpowiedzialne za wprowadzenie projektu wraz z żądaniem poinformowania o naniesieniu poprawek. Realizacja ich była następnie ponownie sprawdzana przez Inspektora Biura TOR, co świadczy o dochowaniu należytej staranności w tym zakresie.

W okresie objętym kontrolą pracownicy Biura TOR przeprowadzili łącznie 62 kontrole na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, jednakże w żadnym przypadku nie obejmowały one wszystkich dróg powiatowych i gminnych podlegających Staroście, co było niezgodne z ww. regulacją. We wszystkich kontrolach ujawniane były nieprawidłowości w zakresie oznakowania pionowego i poziomego dróg, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacje o tych nieprawidłowościach, wraz z żądaniem ich usunięcia, przekazywano każdorazowo do właściwych podmiotów wraz z obowiązkiem poinformowania Starosty o ich usunięciu.

Przeprowadzone przez NIK oględziny wybranych odcinków dróg oraz analiza dotyczących ich POR wykazała naruszenia przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*⁹ oraz *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*¹⁰. Stwierdzono też, że na wszystkich poddanych oględzinom odcinkach dróg funkcjonująca organizacja ruchu była niezgodna z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, a także przypadki zastosowania oznakowania niezgodnego z przepisami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*.

⁷ Zwanych dalej: „POR”.

⁸ Zwane dalej: „SOR”.

⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem”.

¹⁰ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm., zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym
Opis stanu faktycznego	1.1 Starosta jako ustawowy organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych i gminnych, nie przekazywał realizacji zadań w zakresie zarządzania ruchem innym jednostkom. Zgodnie z informacją Sekretarza Powiatu, na podstawie porozumienia z dnia 21 czerwca 1995 r.¹² w sprawie powierzenia przez ówczesnego Wojewodę Bielskiego zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych w mieście Cieszynie, zawartym pomiędzy Wojewodą a Zarządem Miasta Cieszyna, obowiązki zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych nadal wykonuje Burmistrz Cieszyna. Porozumienie z 1995 r. zostało zawarte m.in. w oparciu o obowiązujące wówczas przepisy art. 7 ust. 2 i art. 54 Pord oraz art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 22 marca 1990 r. <i>o terenowych organach rządowej administracji ogólnej</i>¹³. Zapisy <i>Porozumienia z 1995 r.</i> są honorowane i Starosta w badanym okresie (lata 2022-2024) nie wykonywał i nie wykonuje obowiązków organu zarządzającego ruchem zarówno dla dróg gminnych miasta Cieszyna, jak i dla dróg powiatowych znajdujących się na terenie tego miasta. Zarząd Miasta Cieszyna przejął od ówczesnego zarządcy ruchu, którym był wówczas Wojewoda Bielski, obowiązki zarządzania ruchem na wszystkich drogach na terenie miasta, obejmujące m.in. zatwierdzanie projektów organizacji ruchu lub zmian tej organizacji; prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub jej zmian; wydawanie zezwoleń na korzystanie z dróg w sposób szczególny oraz wydawanie zezwoleń na niestosowanie się do niektórych znaków drogowych. (akta kontroli str. 4-15) Według przekazanych przez Starostę wyjaśnień, od czasu zawarcia opisanego wyżej porozumienia: – w Starostwie nie utworzono komórki organizacyjnej lub stanowiska, w którego zakresie obowiązków były zadania kontrolne lub/i nadzorcze w stosunku do miasta Cieszyn, które na podstawie ww. porozumienia realizowało działania i czynności z zakresu zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych w obszarze miasta; – w Starostwie nie przygotowano procedury nadzoru i kontroli nad działaniami i czynnościami realizowanymi przez jednostki organizacyjne miasta Cieszyn, które realizowały obowiązki Starosty na podstawie ww. porozumienia; – Starosta nie sprawował nadzoru nad realizacją ww. porozumienia ani nie dokumentował tego typu czynności; – Starosta nie prowadził kontroli w zakresie czynności zarządzania ruchem realizowanych przez jednostki organizacyjne miasta Cieszyn lub inne organy tego miasta oraz ich nie dokumentował; – Starosta nie uzyskiwał ze strony Miasta Cieszyn żadnych zapewnień nt. rzetelnej realizacji powierzonych mu, na podstawie ww. porozumienia, działań i czynności z zakresu zarządzania ruchem;

¹¹ 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.

¹² Zwane dalej: „*Porozumieniem z 1995 r.*”

¹³ Dz.U. z 1998 r. nr 32, poz. 176, ze zm.

- w związku z realizacją porozumienia Powiat Cieszyński nie przekazywał Miastu Cieszyn żadnych środków finansowych na realizację zadań z zakresu zarządzania ruchem¹⁴.

Stwierdził również, że Rada Powiatu Cieszyńskiego podejmowała uchwały wyrażającej zgodę na realizację przez Miasto Cieszyn obowiązków Starosty na podstawie *Porozumienia z 1995 r.*

(akta kontroli str. 51-54)

W okresie objętym kontrolą realizację zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych¹⁵ w Starostwie wykonywało Biuro TOR wyposażone w środki techniczne¹⁶ wykorzystywane do rejestrowania oraz dokumentowania obrazu, danych, informacji podczas przeprowadzanych kontroli istniejącej jak i wprowadzanej organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Zadania dotyczące zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych zostały wyszczególnione w Regulaminie Organizacyjnym Starostwa¹⁷ wśród podstawowych zadań ww. Biura.

W latach 2022-2024 w Starostwie za zadania w zakresie zarządzania ruchem, w tym m.in.:

- rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu drogowego¹⁸,
- przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji,
- nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją,
- analizowanie istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego efektywności

odpowiadało dwóch pracowników Biura (kierownik i inspektor).

Inspektor odpowiadał dodatkowo za:

- rozpatrywanie wniosków dotyczących zmian w organizacji ruchu,
- opracowywanie lub zlecanie opracowania projektów organizacji ruchu uwzględniających wnioski z przeprowadzonych analiz,
- prowadzenie ewidencji projektów organizacji ruchu,
- przeprowadzanie kontroli wprowadzonej docelowej organizacji ruchu oraz jej zgodności z projektem zatwierdzonym, przeprowadzanie co najmniej raz na sześć miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych na drogach publicznych gminnych i powiatowych.

(akta kontroli str. 6-9, 16-27)

Starosta nie wprowadził procedur skierowanych do zainteresowanych podmiotów dotyczących usprawnienia obsługi spraw z zakresu zarządzania ruchem drogowym.

W Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa od 28 sierpnia 2014 r. udostępniony został jednak szczegółowy opis dotyczący zasad składania dokumentacji na potrzeby zatwierdzania projektu stałej lub czasowej organizacji ruchu oraz ich zmiany¹⁹. Przy opisie usługi zostały udostępniono do pobrania, edycji i wydruku elektroniczne wzory formularzy: wniosku o zatwierdzenie organizacji ruchu na drodze powiatowej

¹⁴ Co najmniej w okresie od 2013 r. do chwili dnia zakończenia kontroli.

¹⁵ Za wyjątkiem dróg powiatowych i gminnych położonych na terenie miasta Cieszyna.

¹⁶ Wideorejestrator, aparat fotograficzny, dalmierz, koło pomiarowe do pomiaru odległości, laptop.

¹⁷ Przyjęty uchwałą Zarządu Powiatu Cieszyńskiego nr 770/ZP/VI/2021 dnia 31 maja 2021 r.

¹⁸ Zwanych dalej: „POR”.

¹⁹ <https://bip.powiat.cieszyn.pl/sprawa-do-zalatwienia/5937/zatwierdzenie-projektu-stalej-lub-czasowej-organizacji-ruchu-oraz-ich-zmiany-bt-6>

lub gminnej oraz zawiadomienia o rzeczywistym terminie wprowadzenia organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 6-9, 28-30)

- 1.2. Starosta dysponował, w latach 2022-2024 wykazami dróg, dla których realizował zadania organu zarządzającego ruchem na terenie powiatu cieszyńskiego²⁰, z wyłączeniem miasta Cieszyna. Wykazy te zostały przekazane do Starostwa przez zarządców poszczególnych dróg (powiatowych i gminnych) w formie arkusza kalkulacyjnego i w takiej samej formie Starosta dysponuje tymi zbiorami danych. Zawierają one informacje o nazwie ulicy, numerze drogi i jej długości.

Łączna długość sieci drogowej, na której Starosta zarządzał ruchem w okresie objętym kontrolą wahała się od 1432,797²¹ do 1433,625²² km. Z tego długość dróg powiatowych wynosiła od 302,605²³ do 303,961²⁴ km, a dróg gminnych od 1129,514²⁵ do 1130,192²⁶ km. Starosta jako organ zarządzający ruchem nie posiadał zatwierdzonej organizacji ruchu dla całej sieci dróg, dla których pełnił ww. funkcję. Według szacunków Starostwa w latach 2022-2024 długość sieci drogowej objętej zatwierdzoną organizacją ruchu wyniosła od 726,901 (tj. 50,7% łącznej długości na koniec 2022 r.) do 726,930 km (50,5% łącznej długości na koniec lutego 2024 r.).

Sytuację tę potwierdziła analiza pokrycia zatwierdzonymi organizacjami ruchu próby losowo wybranych siedmiu dróg:

- 1) droga powiatowa 2640S Pierściec – Wieszczęta²⁷ – Rudzica, na odcinku 2,569 km obowiązywały dwie punktowe zatwierdzone stałe organizacje ruchu (w rejonie skrzyżowania z drogą gminną i w rejonie budynku ochotniczej straży pożarnej);
- 2) droga powiatowa 2623 Pogwizdów – Hażlach, na odcinku 2,676 km drogi obowiązywała zatwierdzona stała organizacja ruchu dla całości drogi i jedna punktowa stała zmiana dotycząca lokalizacji przystanków autobusowych w rejonie jednego ze skrzyżowań;
- 3) droga powiatowa 2666S w Strumieniu, na odcinku 1,398 km drogi obowiązywały cztery stałe punktowe organizacje ruchu w rejonie czterech skrzyżowań oraz jedna stała organizacja ruchu na łącznej długości ok. 0,300 km;
- 4) droga gminna 430090S w Skoczowie, na 0,866 km drogi obowiązywała stała organizacja ruchu dla całego odcinka i jedna punktowa organizacja ruchu dotycząca skrzyżowania z inną drogą gminną;
- 5) droga gminna 430086S w Skoczowie, na 0,603 km nie obowiązywała jakakolwiek stała organizacja ruchu;
- 6) droga gminna 430085S w Skoczowie, na 0,984 km drogi obowiązywały dwie stałe punktowe organizacje ruchu związane w wyznaczeniu sygnalizacji świetlnej i oznakowaniem przystanku komunikacji autobusowej oraz stała organizacja ruchu dla odcinka 0,350 km;
- 7) droga gminna 606421S w Zebrzydowicach, na 1,434 km drogi obowiązywała stała organizacja ruchu na odcinku ok. 0,500 km oraz dwie punktowe stałe organizacje dotyczące oznakowania dwóch skrzyżowań.

Tym samym, na odcinkach siedmiu analizowanych dróg o łącznej długości 10,530 km w okresie objętym kontrolą obowiązywały zatwierdzone stałe organizacje ruchu

²⁰ Drogi powiatowe i drogi gminne należące do gmin: Brenna, Chybie, Dębowiec, Goleśzów, Hażlach, Istebna, Skoczów, Strumień, Ustronia, Wisły, Zebrzydowice.

²¹ Na koniec 2023 r. oraz lutego 2024 r.

²² Na koniec 2022 r.

²³ Na koniec lutego 2024 r.

²⁴ Na koniec 2022 r.

²⁵ Na koniec 2023 r.

²⁶ Na koniec lutego 2024 r.

²⁷ Granica z powiatem bielskim i gminą Jasienica.

wdrożone dla 4,692 km (44,6%) oraz 12 stałych organizacji ruchu zatwierdzonych dla wybranych miejsc²⁸, a łączne pokrycie wszystkimi zatwierdzonymi organizacjami ruchu dla ww. dróg wynosiło ok. 54,6%.

(akta kontroli str. 82-95, 98-99)

Stan ten był niezgodny z art. 10 ust. 10b Pord, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 82-95, 98-99)

W Biurze TOR w okresie objętym kontrolą prowadzono ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, zarówno stałej²⁹, jak i czasowej³⁰. Ewidencję tę prowadził odrębnie dla każdego roku kalendarzowego Inspektor, który posiadał wyłączną możliwość edytowania ww. ewidencji³¹.

Ewidencja zatwierdzonych POR była prowadzona zgodnie z kolejnością nadanych numerów spraw³². Dokument ten był na bieżąco uzupełniany, a informacje w nim zawarte były zgodne z danymi znajdującymi się w projektach SOR oraz COR. W ewidencji były również oznaczane zatwierdzone organizacje ruchu, które utraciły ważność.

W prowadzonej w Starostwie ewidencji były zawarte dane wskazane w § 9 ust. 2 pkt 1-8 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, za wyjątkiem numeru drogi w przypadku dróg gminnych³³, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 301-313)

W Starostwie w okresie objętym kontrolą realizowano obowiązek przechowywania i udostępniania zastąpionych POR, przez okres co najmniej dwóch lat od daty ich zastąpienia, wynikający z § 9 pkt 3 i 4 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*³⁴. Potwierdziła to przeprowadzona w trakcie kontroli analiza 10 zatwierdzonych POR, zastępujących lub zmieniających czasowe lub stałe organizacje ruchu w okresie objętym kontrolą³⁵, w wyniku której ustalono, że we wszystkich przypadkach przechowywano POR zgodnie z § 9 pkt 3 i 4 ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 314-316)

- 1.3. W okresie od 1 stycznia 2022 do 1 marca 2024 r. do Starostwa wpłynęło łącznie 417 POR³⁶, z czego 336 zostało zatwierdzonych (80,6%).

²⁸ Np. wprowadzenia oznakowania pojedynczych skrzyżowań, oznakowania przystanków autobusowych, sygnalizacji świetlnej, Szacunkowo mogły one dotyczyć ok. 10% łącznej długości dróg objętych analizą, tj. ok. 1,053 km.

²⁹ Zwanych dalej: „SOR”.

³⁰ Zwanych dalej: „COR”.

³¹ W okresie od marca 2022 r. do września 2023 r. w prowadzeniu ewidencji Inspektorowi pomagała stażystka.

³² Numer sprawy nadawano bezpośrednio po pierwszym piśmie wpływającym do Starostwa dot. danego projektu organizacji ruchu.

³³ W przypadku dróg powiatowych w ewidencji wpisywano nr drogi oraz nazwę ulicy.

³⁴ Projekty przechowywano osobno za każdy rok kalendarzowy w segregatorach znajdujących się w zamykanych szafach w pokoju Biura. Przechowywano wszystkie projekty SOR zatwierdzone od 2001 r. oraz projekty COR zatwierdzone od 2016 r. Projekty COR zatwierdzone przed 2016 r. były zarchiwizowane.

³⁵ Do próby przyjęto pięć zatwierdzonych w okresie objętym kontrolą projektów SOR, tj. BT.7121.1.2022.JG, BT.7121.128.2022.JG, BT.7121.12.2023.JG, BT.7121.166.2023, BT.7121.5.2024, które zmieniały wcześniej zatwierdzone projekty SOR, tj., odpowiednio: BT.7121.27.2021 (zatwierdzony 19.03.2021 r.), WKT.7121.110.2019 (19.06.2019 r.), BT.7121.108.2021 (08.07.2021 r.), WKT.7121.194.2018 (17.10.2018 r.) oraz BT.7121.81.2021 (25.05.2021 r.). Do próby przyjęto również pięć zatwierdzonych w okresie objętym kontrolą projektów COR: BT.7121.20.2022.JG, BT.7121.81.2022.JG, BT.7121.180.2023, BT.7121.210.2023, BT.7121.19.2024 oraz odpowiadające im pięć przywróconej SOR, tj. projekty: BT.7121.33.2020 (zatwierdzony 09.03.2020 r.), WKT.7121.105.2019 (17.06.2019 r.), BT.7121.6.2020 (13.01.2020 r.), BT.7121.103.2020 (18.06.2020 r.) oraz BT.7121.195.2021 (25.10.2021 r.).

³⁶ 193 w 2022 r., 186 w 2023 r. oraz 38 do dnia 1 marca 2024 r.

Analiza terminowości zatwierdzania POR przeprowadzona na losowo dobranej próbie 90 projektów³⁷ (63 projekty SOR oraz 27 projektów COR) zatwierdzonych w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 1 marca 2024 r. wykazała m.in., że średni czas zatwierdzania POR wyniósł 23,5 dni w 2022 r.³⁸ oraz 18,7 w latach 2023³⁹ i 2024⁴⁰. Najdłużej rozpatrywane POR w okresie objętym kontrolą zostały zatwierdzone przez Starostę po 122 dniach⁴¹ oraz 63 dniach⁴² od daty ich wpływu.

(akta kontroli str. 96, 321-323)

Przyczyną najdłuższego rozpatrywania POR była konieczność jego uzupełnienia, tj. wniesienia poprawek⁴³, natomiast w drugim przypadku czas jego rozpatrywania był spowodowany brakiem kompletności wniosku o zatwierdzenie POR⁴⁴.

(akta kontroli str. 326-338)

- 1.4. W okresie objętym kontrolą Starosta zatwierdził bez poprawek 227 POR⁴⁵, po wprowadzeniu zmian i uwag 109 POR⁴⁶, a odrzucono 27 POR⁴⁷. 125 POR odesłano celem wniesienia poprawek⁴⁸.

(akta kontroli str. 96)

Przeprowadzona w trakcie kontroli analiza wszystkich 27 przypadków odrzucenia POR w latach 2022-2024 wykazała, że:

- w 26 z nich (96,3%) powodem była niezgodność projektu z przepisami dot. warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 8 ust. 5 pkt 2 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*), z czego w dwóch sprawach dodatkowo z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 8 ust. 5 pkt 1 ww. rozporządzenia);
- w jednym przypadku (3,7%) przyczyną odrzucenia POR była jego niezgodność z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej (§ 8 ust. 6 pkt 1 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*).

W uzasadnieniach odrzucenia POR wskazywano m.in. na niewłaściwe umieszczanie znaków pionowych i poziomych, brak zaprojektowania poszczególnych wymaganych znaków pionowych, a także niepotrzebne zlikwidowanie znaków pionowych.

(akta kontroli str. 352-363)

Analiza 14 losowo wybranych POR⁴⁹, które odesłano do wnioskodawcy w celu dokonania poprawek wykazała, że powodem ich odesłania były m.in. braki

³⁷ Próba została dobrana losowo po 40 projektów z 2022 r. i 2023 r. (28 SOR i 12 COR) oraz 10 projektów z 2024 r. (siedem SOR i trzy COR).

³⁸ Najdłuższe terminy zatwierdzenia POR w 2022 r. wyniosły 122 dni (dot. jednego projektu) oraz 55 dni (dot. jednego projektu).

³⁹ Najdłuższe terminy zatwierdzenia POR w 2023 r. wyniosły 63 dni (dot. jednego projektu) oraz 42 dni (dot. jednego projektu).

⁴⁰ Najdłuższe terminy zatwierdzenia POR w 2024 r. wyniosły 51 dni (dot. jednego projektu) oraz 34 dni (dot. jednego projektu).

⁴¹ Sprawa nr BT.7121.65.2022. Data wpływu POR do Starostwa: 6 maja 2022 r., data zatwierdzenia POR: 5 września 2022 r.

⁴² Sprawa nr BT.7121.37.2023. Data wpływu POR do Starostwa: 17 kwietnia 2023 r., data zatwierdzenia POR: 19 czerwca 2023 r.

⁴³ POR został odesłany w celu wykonania poprawek za pismem z dnia 20 maja 2022 r., a w dniu 22 lipca 2022 r. wpłynął do Starostwa poprawiony POR.

⁴⁴ Do przedstawionego POR brakowało oryginałów opinii Burmistrza Miasta Wisła oraz Komendanta Powiatowego Policji w Cieszynie.

⁴⁵ 107 w 2022 r., 109 w 2023 r. oraz 11 do 1 marca 2024 r.

⁴⁶ 62 w 2022 r., 42 w 2023 oraz pięć do 1 marca 2024 r.

⁴⁷ 11 w 2022 r., 14 w 2023 r. oraz dwie do dnia 1 marca 2024 r.

⁴⁸ 56 w 2022 r., 58 w 2023 r. oraz 11 do dnia 1 marca 2024 r.

⁴⁹ Po sześć POR odesłanych w 2022 r. i 2023 r. oraz dwa projekty odesłane w 2024 r.

w częściach opisowych projektów, brak zaprojektowania poszczególnych znaków pionowych lub brak wskazania istniejących znaków i przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 364-376)

Celem należytego rozpatrywania złożonych do Starosty POR w okresie objętym kontrolą powołano siedem Komisji do spraw oceny tych projektów⁵⁰, w skład których wchodził przedstawiciel Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie, poszczególni zarządcy dróg, przedstawiciel Starosty oraz projektanci POR. Uczestnicy Komisji dokonywali oceny POR, a także przeprowadzali weryfikację w terenie poszczególnych projektów.

(akta kontroli str. 339-351)

Inspektor Biura TOR wyjaśnił, że ww. Komisje były powoływane w przypadku spornych założeń dot. organizacji ruchu, np. w przypadku, gdy projektant, zarządca drogi oraz organ zarządzający ruchem różnie interpretowali zapisy zawarte w *rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych*, w tym np. usytuowania przejazdów dla rowerzystów i przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 898)

W okresie objętym kontrolą nie zasięgano opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanych organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo oraz na środowisko.

(akta kontroli str. 339)

Wyjaśniając brak zasięgnięcia opinii ww. specjalistów Inspektor Biura TOR wskazał, że zasięgnięcie opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wskazanym w § pkt 2 i 3 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* nie było obowiązkiem Starosty. Dodał, że we wszystkich przypadkach powołanych Komisji celem było merytoryczne ustalenie organizacji ruchu na odcinkach dróg objętych POR, a nie określenie wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub wpływu na środowisko. Inspektor zaznaczył również, że organizacje ruchu zatwierdzone w okresie objętym kontrolą nie wpływały znacząco na bezpieczeństwo ruchu oraz środowisko.

(akta kontroli str. 898-899)

- 1.5. W Starostwie w okresie objętym kontrolą nie sporządzano żadnych projektów SOR i COR, a także nie zlecano ich przygotowania podmiotom zewnętrznym.

Inspektor Biura TOR wyjaśnił, że pracownicy Starostwa nie przygotowywali takich projektów ponieważ nie posiadali możliwości ich sporządzenia, w tym przede wszystkim brak było środków technicznych takich jak ploter oraz specjalny program do projektowania organizacji ruchu. Dodał także, że z uwagi na inne wykonywane w Biurze czynności nie miał czasu na sporządzanie takich projektów. Inspektor wskazał ponadto, że wszystkie POR wykonywane były na zlecenie zarządu dróg lub zarządców dróg publicznych, jak również na zlecenie innych podmiotów, np. inwestorów.

(akta kontroli str. 899)

W latach 2022-2024 nie sporządzano w Starostwie analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu. Jednakże raz w roku Biuro TOR zwracało się do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie o przesłanie analizy stanu bezpieczeństwa na drogach powiatu cieszyńskiego za poprzedzający rok kalendarzowy⁵¹. Przekazane Starostwu analizy zawierały m.in. informacje o ilości oraz miejscu wszystkich zdarzeń drogowych w danym okresie (rok kalendarzowy) w rozbiciu na wypadki i kolizje oraz liczbę rannych i zabitych w wypadkach

⁵⁰ Trzy w 2022 r. oraz po dwie w 2023 r. i 2024 r.

⁵¹ Tj. pismami z dnia 26 stycznia 2022 r. nr BT.7126.3.2022, z dnia 26 stycznia 2023 r. nr BT.7126.1.2023 oraz z dnia 22 maja 2024 r. nr BT.7126.12.2024 zwracano się z prośbą o przesłanie wskazanych analiz odpowiednio za 2021 r., 2022 r. oraz 2023 r.

drogowych⁵². Dane te były zaprezentowane w rozbiciu na poszczególne numery dróg i nazwy ulic.

(akta kontroli str. 377-389)

Odnosnie do sposobu wykorzystania ww. analiz w Biurze TOR Inspektor wskazał, że korzystano z nich przy dokonywanych ocenach POR, jak również przy przeprowadzaniu - na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* - kontroli organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 899)

- 1.6. W Starostwie w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 1 marca 2024 r. zatwierdzono i wprowadzono 33 SOR⁵³ oraz przeprowadzono w związku z tym 33 kontrole⁵⁴ na podstawie § 12 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*⁵⁵.

(akta kontroli str.97)

Z analizy dokumentacji przeprowadzonych siedmiu losowo wybranych kontroli wykonania zadań technicznych⁵⁶ wynika, że wszystkie zostały wykonane terminowo, tj. do 14 dni od dnia wprowadzenia SOR⁵⁷. W czterech przypadkach (57,1%) w trakcie przeprowadzania kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości oraz uwag do wprowadzonych SOR, a w pozostałych trzech przypadkach (42,9%)⁵⁸ stwierdzono nieprawidłowości⁵⁹, a następnie na podstawie § 12 ust. 6 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* skierowano pisma do wprowadzających SOR o dostosowanie wprowadzonego oznakowania do stanu zgodnego z zatwierdzonymi SOR. Po uzyskaniu odpowiedzi od podmiotów odpowiedzialnych za wprowadzenie SOR Inspektor Biura TOR dokonywał ponownej kontroli organizacji ruchu.

Daty przeprowadzenia kontroli na podstawie § 12 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* oraz ich wyniki były ewidencjonowane w postaci elektronicznej, jako element ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

W Starostwie nie obowiązywały żadne wewnętrzne procedury przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych.

(akta kontroli str. 290-313, 390-425)

Odnosząc się do sposobu przeprowadzenia ww. kontroli, Inspektor Biura TOR wyjaśnił, że do ich wykonania miał do dyspozycji środki zapewnione przez Starostwo, tj.: samochód służbowy, kamerę do rejestracji obrazu, telefon służbowy, laptop oraz przyrządy do wykonywania pomiarów odległości i wysokości. Wskazał także, że wszystkie takie kontrole odbywały się w dzień i nie prowadzono kontroli w porze nocnej, tj. po zmroku.

(akta kontroli str. 899-900)

Pracownicy Starostwa w okresie objętym kontrolą przeprowadzili na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* 63⁶⁰ udokumentowane kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji

⁵² Dane w przekazanych analizach zawierały informacje zawarte w systemie SEWIK (system ewidencji wypadków i kolizji drogowych).

⁵³ 24 w 2022 r., osiem w 2023 r. oraz jedna w roku 2024.

⁵⁴ 24 w 2022 r., osiem w 2023 r. oraz jedna w roku 2024.

⁵⁵ Zwane dalej: „kontrolami wykonania zadań technicznych”.

⁵⁶ Do próby przyjęto cztery kontrole przeprowadzone w 2022 r. (BT.7121.1.2022 z dnia 19 września 2022 r., BT.7121.61.2022 z dnia 5 lipca 2022 r., BT.7121.102.2022 z dnia 29 listopada 2022 r., BT.7121.109.2022 z dnia 26 października 2022 r.), dwie kontrole przeprowadzone w 2023 r. (BT.7121.44.2022 z dnia 27 stycznia 2023 r., BT.7121.110.2023 z dnia 13 listopada 2023 r.) oraz pozostała przeprowadzona 23 stycznia 2024 r. (BT.7121.5.2024).

⁵⁷ Średni czas przeprowadzenia kontroli wyniósł 6,1 dnia od daty wprowadzenia SOR. Najkrótszy termin przeprowadzenia kontroli wyniósł jeden dzień od daty wprowadzenia SOR, a najdłuższy – 14 dni.

⁵⁸ Sprawy nr BT.7121.61.2022, BT.7121.44.2022 oraz BT.7121.5.2024.

⁵⁹ Polegające m.in. na niezgodnym umieszczaniu znaków.

⁶⁰ 29 w 2022 r., 33 w 2023 r. oraz jedną w roku 2024 r.

dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach podległych Staroście.

Z analizy dokumentacji 62 kontroli przeprowadzonych na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* w latach 2022-2023 wynika m.in., że:

- we wszystkich przypadkach stwierdzono nieprawidłowości oraz zawarto uwagi dotyczące m.in. zniszczonych znaków oraz konieczności uzupełnienia oznakowania poziomego i pionowego;
- we wszystkich przypadkach wysyłano pisma do odpowiednich jednostek z wnioskiem o usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli oraz obowiązkiem powiadomienia Starostwa o sposobie realizacji zaleceń zawartych w protokole⁶¹;
- przeprowadzone kontrole nie objęły całości dróg podległych Staroście, a tym samym wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str.426-427, 669-670, 884)

W 2024 r. przeprowadzono jedną kontrolę na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, a pozostałe zaplanowano do końca czerwca 2024 r.

(akta kontroli str. 884-886)

Dokumentacja związana z przeprowadzonymi kontrolami (protokoły oraz inne pisma) była przechowywana w postaci papierowej w założonych na każde półrocze danego roku kalendarzowego teczках oraz w formie elektronicznej w postaci plików na komputerze.

(akta kontroli str. 390)

W okresie objętym kontrolą w Starostwie nie obowiązywały wewnętrzne procedury przeprowadzania ww. kontroli oraz weryfikacji realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych.

Wyjaśniając sposób przeprowadzenia takich kontroli Inspektor Biura TOR wskazał, że dysponował środkami zapewnionymi przez Starostwo takimi samymi jak w przypadku kontroli wykonania zadań technicznych. Dodał, że kontrole na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* przeprowadzał wyłącznie w ciągu dnia, a w okresie od marca 2022 r. do września 2023 r. przy ich przeprowadzeniu pomagała mu stażystka.

(akta kontroli str. 901)

W latach 2022-2024 (do 1 marca 2024 r.) był jeden przypadek zgłoszenia do Starosty tymczasowego ograniczenia ruchu na podstawie § 10 ust. 1 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*. Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie pismem z dnia 13 lipca 2023 r. na podstawie § 10 ust. 2 pkt 1 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* powiadomił Starostę o awaryjnym oznakowaniu mostu w Kończycach Małych, a pismem z dnia 17 lipca 2023 r. przedstawił Staroście dokumentację zmienionej organizacji ruchu w tym miejscu, informując jednocześnie o terminie jej obowiązywania. Starosta - zgodnie z § 10 ust. 3 pkt 1 ww. *rozporządzenia* - przyjął przedstawioną organizację ruchu bez uwag, zarówno w zakresie organizacji ruchu, jak i terminu jej obowiązywania.

(akta kontroli str. 887-894, 902)

⁶¹ Pisma kierowano do: Wójta Gminy Zebrzydowice, Burmistrza Strumienia, Wójta Gminy Hażlach, Wójta Gminy Chybie, Burmistrza Miasta Ustroni, Wójta Gminy Dębowiec, Miejskiego Zarządu Dróg w Skoczowie, Wójta Gminy Brennej, Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Cieszynie.

W okresie objętym kontrolą pracownicy Biura TOR nie kontrolowali wprowadzenia projektów COR, a także przywracania SOR w zakładanych terminach.

Wyjaśniając powyższy stan faktyczny Inspektor Biura TOR wskazał, że nie wykonywał takich czynności z powodu wykonywania innych obowiązków w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych.

(akta kontroli str. 902)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Starosta, jako ustawowy organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych i gminnych na terenie powiatu cieszyńskiego⁶², nie doprowadził do objęcia ich wszystkich zatwierdzonymi organizacjami ruchu. Sytuacja ta stoi w sprzeczności z art. 10 ust. 10b Pord, zgodnie z którym ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu. Według szacunków Starostwa na koniec lutego 2024 r. długość sieci drogowej objętej zatwierdzoną organizacją wyniosła 726,930 km, tj. 50,5% łącznej długości dróg, dla których Starosta był organem zarządzającym.

Potwierdziła to przeprowadzona przez NIK analiza siedmiu losowo wybranych odcinków dróg publicznych, która wykazała, że łączne pokrycie ich zatwierdzonymi organizacjami ruchu wynosiło jedynie 54,6%.

(akta kontroli str. 98-99)

Inspektor Biura TOR wyjaśnił, że brak sporządzenia POR na poszczególnych drogach i odcinkach dróg w latach poprzednich wynikał głównie z przyczyn ekonomicznych oraz różnych koncepcji organizacji ruchu prezentowanych przez zarządców dróg i organ zarządzający ruchem. Wskazał jednocześnie, że od chwili wejścia w życie art. 10 ust. 10b Pord, Starostwo, jak i burmistrzowie miast i wójtowie gmin podejmowali działania w zakresie opracowania nowych POR oraz aktualizacji już istniejących organizacji ruchu, a działania te podejmowane były przy okazji remontów, rozbudowy oraz przebudowy dróg powiatowych i gminnych, zaś ich zakres uzależniony był od możliwości finansowania tych przedsięwzięć ze środków własnych i możliwości pozyskania na ich realizację środków zewnętrznych. Zaznaczył przy tym również, że każdorazowo po wykonanych okresowych przeglądach dróg, w wystąpieniach do ich zarządców Starosta informował o wymogu stawianym przez art. 10 ust. 10b Pord.

(akta kontroli str. 896)

W ocenie NIK, powyższe działania należy uznać za niewystarczające, zwłaszcza że Starosta jest umocowany do inicjowania tego typu działań, a brak zatwierdzonych organizacji ruchu nie wpływa na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu na zarządzanych przez Starostę drogach oraz może stanowić podstawę do kwestionowania legalności i zgodności z przepisami przyjętych w terenie rozwiązań oraz zastosowanego oznakowania.

2. Prowadzona w Starostwie ewidencja projektów zatwierdzonych organizacji ruchu nie ujmowała numerów dróg gminnych, co było niezgodnie z § 9 ust. 2 pkt 2 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, zgodnie z którym do tej ewidencji wpisuje się numer drogi i jej kilometr lub nazwę ulicy. Natomiast na podstawie § 3 ust. 1 i 2 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom*⁶³, każdej drodze nadaje się numer na potrzeby oznaczenia przebiegu drogi na mapach oraz oznakowania dróg zgodnie z Pord.

⁶² Z wyłączeniem dróg na terenie miasta Cieszyn w związku z pozostającym w mocy *Porozumieniem z 1995 r.*

⁶³ Dz. U z 2005 r., poz. 582, zwane dalej: „*rozporządzeniem w sprawie sposobu ewidencji dróg*”.

Zapytany o przyczyny tego stanu Inspektor wyjaśnił, że w przypadku dróg gminnych przyjął ujęcie w ewidencji nazwy ulicy ze względu na to, że w POR nie ma obowiązku podawania numerów drogi w związku z czym, w większości przypadków identyfikacja drogi, której dotyczył dany projekt następowała po wskazaniu nazwy ulicy. Wskazał ponadto, że nie wszystkie drogi gminne miały nadany numer w rejestrze dróg gminnych: *Zdarzały się przypadki, gdzie względem danej drogi była podjęta uchwała Rady Gminy, w której dana droga została zakwalifikowana jako droga gminna (z drogi wewnętrznej), a nie posiadała jeszcze numeru z rejestrów dróg gminnych.* Zdaniem Inspektora, treść § 9 ust. 2 pkt 2 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* wskazuje, że do ewidencji należy wpisywać numer drogi i jej kilometrą lub nazwę ulicy i w związku z tym uważa, że wystarczy w niej wpisywać tylko i wyłącznie nazwę ulicy. Inspektor zaznaczył także, że nazwa ulicy wpisana do ewidencji pozwala mu łatwiej orientować się w miejscu drogi, której dany projekt dotyczy, niż jej numer i kilometrą.

(akta kontroli str. 896-897)

Zdaniem NIK, treść ww. przepisu jest jednoznaczna, a numer drogi nie powinien być zastępowany nazwą ulicy, zwłaszcza w świetle wspomnianego wyżej § 3 ust. 1 i 2 *rozporządzenia w sprawie sposobu ewidencji dróg*, które dotyczy również dróg gminnych, zaś nadawany numer pozwala jednoznacznie identyfikować jej przebieg na mapach. Jednocześnie NIK pragnie zauważyć, że w prowadzonej w Starostwie ewidencji problem ten nie dotyczył dróg powiatowych, w przypadku których każdorazowo wskazane były numery dróg wraz z podaniem nazw ulic.

(akta kontroli str. 290-313)

3. Przeprowadzone w latach 2022-2023 kontrole sześciomiesięczne dróg powiatowych i gminnych, które zarządzane były przez Starostę, nie spełniały wymagań określonych w § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, tj. nie obejmowały swoim zakresem wszystkich ww. dróg.

Z analizy dokumentacji 62 kontroli przeprowadzonych przez Starostwo w okresie objętym kontrolą na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* wynika m.in., że w żadnym półroczu w okresie od 2022 r. do 2023 r. przeprowadzone kontrole nie objęły całości dróg podległych Starości, a co za tym idzie wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przykładowo:

- w drugim półroczu 2023 r. nie przeprowadzono kontroli w gminie Goleszów, Istebna i mieście Wiśle,
- w czterech przypadkach przeprowadzono kontrole w wybranych punktach, przy czym w dokumentach nie wskazano precyzyjnie ich lokalizacji, a kontrole nie objęły swym zakresem całości kontrolowanych wówczas dróg lub ulic⁶⁴.

(akta kontroli str. str. 426-427, 462-467, 585, 588-590, 669-670, 842-844, 884)

Inspektor Biura TOR wyjaśnił, że w latach 2022-2024 nie przeprowadził kontroli na wszystkich drogach publicznych podległych Starostwu, zgodnie z § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*. Wskazał, że spowodowane to było brakiem czasu, z uwagi na pozostałe wykonywane przez niego w Biurze obowiązki. Inspektor wyjaśnił też, że ustalając drogi, odcinki dróg, obszary na których wykonywał

⁶⁴ Tj. w dokumentach z dwóch kontroli przeprowadzonych na drogach gminnych w Istebnej z dnia 28 czerwca oraz 14 listopada 2022 r. użyto sformułowań takich jak: „W rejonie posesji”, „Na wysokości Karczmy Olza”, „W rejonie Zajazdu nad Olzą” bez wskazywania kilometrażu i numerów dróg. W dokumentach z kontroli dróg gminnych w Chybiu przeprowadzonej 15 grudnia 2023 r. wskazano wybrane rejony poszczególnych skrzyżowań, a z kontroli dróg gminnych w Hażlachu przeprowadzonej 16 listopada 2022 r. wskazano „Dojazd do sklepu „Delikatesy Centrum” bez precyzyjnego wskazania nr drogi i ulicy.

kontrole, brał pod uwagę kontrole przeprowadzone w poprzednich okresach, informacje zawarte w analizie bezpieczeństwa uzyskane z Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie, informacje o wprowadzonych poprawkach we wprowadzonej stałej organizacji ruchu oraz własne informacje, obserwacje i doświadczenia w zakresie zaistniałych bieżących zdarzeń drogowych. Zaznaczył ponadto, że w protokoły z czynności kontrolnych zawierały tylko uwagi dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości na kontrolowanej drodze lub odcinku drogi nie zawierał w protokołach informacji o kontrolowanej drodze lub odcinku drogi.

(akta kontroli str.901)

Kierownik Biura TOR wyjaśnił, że w Starostwie jest jeden wyznaczony pracownik w Biurze - Inspektor, którego obowiązkiem jest m.in. dokonywanie wskazanych kontroli. Wskazał, że Inspektor miał również w tym zakresie, jako jedyna osoba w Biurze, wydane stosowne upoważnienie od Starosty. Kierownik dodał przy tym, że w okresie od marca 2022 r. do końca lutego 2023 r. w działaniach kontrolnych Inspektorowi pomagała również stażystka, głównie w zakresie czynności materialno-technicznych. Osoby te zdaniem Kierownika nie były w stanie czasowo dokonać kontroli na wszystkich drogach podległych Starości w wymaganych terminach. Zaznaczył przy tym, że Starości podlega 11 gmin, w których należy dokonać kontroli na drogach gminnych i powiatowych o łącznej długości 1433 km, a Inspektor miał jeszcze inne obowiązki z zakresu zarządzania ruchem, które musiał terminowo dokonywać.

(akta kontroli str.904)

OCENA CZĄSTKOWA

Starosta po wejściu w życie we wrześniu 2022 r. art. 10 ust. 10 Pord nie podjął działań pozwalających na dostosowanie stanu prawnego zarządzanych dróg do wymogów tego przepisu, zgodnie z którym „*Ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu*”. W efekcie, do końca lutego 2024 r. kilometraż dróg powiatowych i gminnych, dla których opracowano zatwierdzony projekt SOR w stosunku do ww. dróg ogółem nie uległ zmianie i wynosił ok. 50,5%, co należy ocenić krytycznie z punktu widzenia rzetelności i dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zdaniem NIK, wpływ na tę sytuację miało również to, że Starosta nie zapewnił odpowiedniej obsady kadrowej Biura TOR pozwalającej na w pełni prawidłową realizację wszystkich obowiązków związanych z zarządzaniem drogami powiatowymi i gminnymi w powiecie cieszyńskim⁶⁵.

Wprawdzie pracownicy ww. biura byli właściwie wyposażeni w środki techniczne⁶⁶ wykorzystywane do rejestrowania oraz dokumentowania obrazu, danych, informacji podczas przeprowadzanych kontroli istniejącej, jak i wprowadzanej organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, lecz zakres przypisanych im obowiązków nie pozwalał na pełną realizację stawianych przed nimi zadań, w szczególności związanych z przeprowadzaniem w pełnym zakresie sześciomiesięcznych kontroli dróg powiatowych i gminnych.

W okresie objętym kontrolą do Starosty wpłynęło łącznie 417 projektów organizacji ruchu, z czego 336 zostało zatwierdzonych. Analiza postępowań związanych z zatwierdzeniem 90 projektów wykazała, że średni czas zatwierdzania projektów wynosił od 23,5 dni w 2022 r. do 18,7 dni w latach 2023-2024. Skrócenie średniego czasu zatwierdzenia projektów zdaniem NIK należy ocenić pozytywnie. Analogicznie

⁶⁵ Obowiązki te realizowało dwóch pracowników.

⁶⁶ Wideo rejestrator, aparat fotograficzny, dalmierz, koło pomiarowe do pomiaru odległości, laptop.

należy ocenić sposób prowadzenia w Biurze TOR ewidencji zatwierdzonych POR oraz ich przechowywania, mimo stwierdzonej nieprawidłowości polegającej na nieujmowaniu w ewidencji numerów dróg gminnych.

Pracownicy Biura TOR każdorazowo w terminie do 14 dni od daty poinformowania Starosty o wprowadzeniu zatwierdzonego projektu SOR przeprowadzali kontrole techniczne jego realizacji w terenie, a o konieczności dokonania ewentualnych korek lub poprawek niezwłocznie informowali podmioty odpowiedzialne za wprowadzenie projektu wraz z żądaniem poinformowania o naniesieniu poprawek. Realizacja ich była następnie ponownie sprawdzana przez Inspektora Biura TOR, co świadczy o dochowaniu należytej staranności w tym zakresie.

W okresie objętym kontrolą pracownicy Biura TOR przeprowadzili łącznie 62 kontrole na podstawie § 12 ust. 5 *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*, jednakże w żadnym przypadku nie obejmowały one wszystkich dróg powiatowych i gminnych podlegających Staroście. We wszystkich kontrolach ujawniane były nieprawidłowości w zakresie oznakowania pionowego i poziomego dróg, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacje o tych nieprawidłowościach, wraz z żądaniem ich usunięcia, przekazywano każdorazowo do właściwych podmiotów wraz z obowiązkiem poinformowania Starosty o ich usunięciu.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu

- 2.1 Zgodność organizacji ruchu na drogach z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz przepisami Pord i 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 ich umieszczania na drogach⁶⁷ została zweryfikowana podczas przeprowadzonych oględzin⁶⁸ i dokumentacji wybranych dziewięciu odcinków dróg⁶⁹ o łącznej długości ok. 11,7 km i dziewięciu skrzyżowań zlokalizowanych na tych odcinkach dróg (po jednym skrzyżowaniu na każdy odcinek drogi)⁷⁰.

⁶⁷ Dz.U. z 2022 r. poz. 2377, zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych”.

⁶⁸ Oględziny przeprowadzono przy udziale specjalisty - Audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego powołanego przez NIK w dniu 12 lutego 2024 r.

⁶⁹ Drogi nr:

1. 2623S na odcinku o długości ok. 1,2 km począwszy od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2624S w miejscowości Pogwizdów;
2. 2625S na odcinku o długości ok. 1,9 km począwszy od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2616S w miejscowości Kończyce Wielkie (Kozakowice);
3. 2627S na odcinku o długości ok. 1,3 km począwszy od skrzyżowania z ul. Spółdzielczą (bez numeru) do skrzyżowania z drogą gminną nr 606202S (ul. Brzaskwiniowa) w miejscowości Kończyce Małe;
4. 606421S (ul. Orzeszkowa) na odcinku o długości ok. 1,2 km począwszy od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2646S do skrzyżowania z drogą gminną nr 606438S (ul. Wesoła) w miejscowości Zebrzydowice;
5. 2619S na odcinku o długości ok. 1,7 km począwszy od granicy miejscowości Dębowiec/Kostkowice do skrzyżowania z drogą gminną nr 637133S (ul. Lipowa) w miejscowości Gumna (Zamarski);
6. 2666S na odcinku o długości ok. 1,2 km począwszy od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 939 (ul. Pszczyńską) do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 939 (ul. Kolejową) w miejscowości Strumień;
7. 431305S (ul. Dolny Bór) na odcinku o długości ok. 1,3 km począwszy od końcowego fragmentu drogi powiatowej nr 2641S w miejscowości Skoczów (Dolny Bór) do skrzyżowania drogi gminnej 431305S z drogą powiatową nr 2640S w miejscowości Kowale;
8. 430085S (ul. Mickiewicza) na odcinku o długości ok. 1 km począwszy od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 944 do placu przed dworcem kolejowym w miejscowości Skoczów;
9. 430090S (ul. Górny Bór) na odcinku o długości ok. 0,900 km począwszy od skrzyżowania z drogą gminną nr 430085S (ul. Mickiewicza) do skrzyżowania z drogą gminną nr 430073S (ul. Ciężarowa) w miejscowości Skoczów.

⁷⁰ Wyniki przeprowadzonych oględzin zostały zamieszczone w Raportach z czynności badawczych.

Doboru odcinków dróg do oględzin dokonano na podstawie informacji dotyczącej zdarzeń drogowych w latach 2022-2023 na terenie Powiatu Cieszyńskiego ujętych na stronach internetowych Policji⁷¹.

Wyżej wymienione odcinki dróg miały zatwierdzoną SOR oraz COR⁷².

(akta kontroli str. 909-930, 939-960, 961-982, 984-1002,
1023-1045, 1047-1055, 1057-1074, 1079-1090)

W trakcie oględzin na wszystkich wytypowanych odcinkach dróg stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na:

- umieszczaniu na drogach znaków pionowych nieujętych w zatwierdzonych POR,
- nieumieszczaniu w pasie drogowym oznakowania przewidzianego w POR,
- niezgodności funkcjonującego oznakowania z przepisami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*,

co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Na wszystkich badanych odcinkach dróg w funkcjonującej na nich organizacjach ruchu stwierdzono naruszenia przepisów *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*. W trakcie oględzin stwierdzono też inne nieprawidłowości mogące mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ustalenia w powyższym zakresie zostały przedstawione w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 909-930, 939-960, 961-982, 984-1002,
1023-1045, 1047-1055, 1057-1074, 1079-1090)

2.2 Przeprowadzone oględziny wykazały, że funkcjonująca na nich organizacja ruchu mogła powodować nadmierne skupienie uwagi kierowcy w celu jej prawidłowego odczytania. Stwierdzono bowiem m.in., że:

- w pięciu zbadanych drogach występował zły stan techniczny oznakowania pionowego⁷³;
- w dwóch występowało nieczytelne oznakowanie poziome⁷⁴;
- w dwóch drzewa lub krzewy przysłaniały znaki pionowe⁷⁵;

Powyższe zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 909-930, 939-960, 961-982, 984-1002,
1023-1045, 1047-1055, 1057-1074, 1079-1090)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W trakcie oględzin dróg stwierdzono następujące przypadki niezgodności oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu

⁷¹ Domeny: <https://sewik.pl/>; <https://aawsd.slaska.policja.gov.pl/login>; <https://obserwatoriumbrd.pl/app/lang.pl>; <https://policja.orsip.pl/his/locate.pl>

⁷² Drogi nr:

1. 2623S - BT.7121.207.2019, BT.7121.6.2019 – SOR oraz BT.7121.21.2023 – COR;
2. 2625S - WKT.7121.4.2017, WKT.7121.41.2016, WKT.7121.57.2013, WKT.7121.183.2017 – wszystkie SOR;
3. 2627S - BT.7121.201.2022 i BT.7121.73.2021 – SOR oraz BT.7121.66.2023 – COR, BT.7126.15.2023 – tymczasowa organizacja ruchu;
4. 606421S - BT.7121.176.2021, WKT.7121.13.2014, WKT.542-73-07 – wszystkie SOR;
5. 2619S - WKT.7121.249.2016, WKT.7121.31.2016, WKT.7121.95.2016, BT.7121.105.2019, BT.7121.7.2021 – wszystkie SOR;
6. 2666S - WKT.7121.262.2016, WKT.7121.205.2017, WKT.7121.233.2018, BT.7121.242.2020, BT.7121.45.2023 – wszystkie SOR;
7. 431305S – Brak SOR, za wyjątkiem „punktowej” w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową nr 2640S w Kowalach;
8. 430085S - BT.7121.70.2022, WKT.542-69-03, WKT.542-98-12 – wszystkie SOR;
9. 430090S - WKT.7121.254.2018, WKT.7121.150.2019 – wszystkie SOR.

⁷³ Tj. na drogach nr: 2625S, 2627S, 606421S, 2666S oraz 430085S.

⁷⁴ Tj. na drogach nr: 2625S oraz 2666S.

⁷⁵ Tj. na drogach nr: 2666S oraz 430085S.

drogowego⁷⁶ z zatwierdzonymi POR oraz *rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych*:

- na wszystkich zbadanych odcinkach dróg stwierdzono niezgodność funkcjonującego oznakowania na drogach publicznych z treścią *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*⁷⁷;
- na trzech odcinkach dróg⁷⁸ lokalizacja oznakowania była inna, niż przewidziana w POR⁷⁹;
- na trzech odcinkach dróg⁸⁰ nie umieszczono oznakowania przewidzianego w POR⁸¹;
- na trzech odcinkach dróg⁸² umieszczono elementy oznakowania i/lub urządzeń BRD, które nie zostały przewidziane w zatwierdzonym POR⁸³.

(akta kontroli str. 909-930, 939-960, 961-982, 984-1002, 1023-1045, 1047-1055, 1057-1074, 1079-1090)

Inspektor Biura TOR nie kwestionował zasadności powyższych ustaleń.

(akta kontroli str. 931-938, 983, 10003-1010, 1022, 1046, 1056, 1075-1078)

2. Negatywny wpływ na czytelność i przejrzystość wprowadzonej organizacji ruchu.

W trakcie oględzin stwierdzono, że na poszczególnych zbadanych odcinkach dróg negatywny wpływ na czytelność i przejrzystość wprowadzonej organizacji ruchu był spowodowany:

- na pięciu odcinkach dróg⁸⁴ występowaniem nieczytelnego/uszkodzonego oznakowania pionowego⁸⁵;
- na dwóch odcinkach dróg⁸⁶ występowaniem nieczytelnego/wytartego oznakowania poziomego⁸⁷;

⁷⁶ Zwane dalej: „urządzeniami BRD”.

⁷⁷ Dot. m.in. organizacji ruchu: BT.7121.6.2019, BT.7121.201.2022, BT.7121.66.2023, WKT.7121.249.2016, BT.7121.70.2022, WKT.7121.254.2018. Nieprawidłowości polegały m.in. na: bezzasadnie umieszczonym oznakowaniu ograniczenia prędkości w pasie drogowym (pkt 3.2.34.1 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*); nieprawidłowym oznakowaniu D-42 w sytuacji, gdy obszar zabudowany pokrywa się z granicą miejscowości (pkt 6.3.8 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*); umieszczaniu przejść dla pieszych w miejscu o ograniczonej widoczności (pkt 5.2.6.2 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*); niezachowania odległości pomiędzy znakami w tym B-5 10t w stosunku do D-6 (1.5.2.9 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*); Brak zastosowanie znaku B-20 na wlocie na skrzyżowanie (3.2.21 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*); Brak zachowania przepisowej odległości pomiędzy znakami pionowymi (1.5.2 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*).

⁷⁸ Tj. 2623S, 2625S oraz 2627S.

⁷⁹ Dot. m.in. POR: BT.7121.21.2023, BT.7121.201.2022. Nieprawidłowości polegały m.in. na umieszczeniu znaków A-30, A-14, A-12b, D-1 niezgodnie z lokalizacją oznakowania wynikającą z POR.

⁸⁰ Tj. 2623S, 2625S oraz 2627S.

⁸¹ Dot. m.in. POR: BT.7121.21.2023, BT.7121.201.2022. Nieprawidłowości polegały m.in. na braku zasłonięcia znaku D-6, braku znaków: A-6, A-7, na niewykonaniu zabudowy sygnalizatorów świetlnych dla obsługi przejścia dla pieszych oznakowanych znakami T-27 i D-6, a także na braku likwidacji oznakowania poziomego P-1e przed linią P-4.

⁸² Tj. 2623S, 2625S oraz 2619S.

⁸³ Dot. m.in. POR: BT.7121.6.2019, BT.7121.21.2023 oraz WKT.7121.249.2016. Nieprawidłowości polegały m.in. na braku w POR przejścia dla pieszych, brak w POR oznakowania robót stwierdzony w rejonie placu budowy, braku znaków D-6 i D-42.

⁸⁴ 2625S, 2627S, 606421S, 2666S oraz 430085S.

⁸⁵ Nieprawidłowości dot. m.in. nieczytelności poszczególnych znaków, np.: D-6, A-11a, T-1, B-33, T-27, a także przypadek w którym znak F-9 zasłaniał oznakowanie D-6.

⁸⁶ 2625S oraz 2666S.

⁸⁷ Nieprawidłowości dot. m.in. złego stanu technicznego oznakowania poziomego w sytuacji utrudnionej geometrii skrzyżowania, a także braku usunięcia pozostałości oznakowania poziomego po zlikwidowanym przejściu dla pieszych.

- na dwóch odcinkach dróg⁸⁸ występowały miejsca, w których oznakowanie było przysłonięte przez drzewa lub krzewy⁸⁹.

(akta kontroli str. Raporty)

Inspektor Biura TOR nie kwestionował zasadności powyższych ustaleń.

(akta kontroli str. 931-938, 983, 10003-1010, 1022, 1046, 1056, 1075-1078)

3. W trakcie oględzin stwierdzono również inne nieprawidłowości mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, takie jak:

- program sygnalizacji świetlnej niezapewniający przepustowości dla pojazdów realizujących przejazd na odcinku prowadzonych robót⁹⁰;
- zasłanianie oznakowania COR przez pojazd budowy⁹¹;
- niezachowanie wymaganej odległości pomiędzy znakami pionowymi⁹²;
- zastosowanie zbyt dużej liczby znaków drogowych⁹³
- brak dostosowania infrastruktury do warunków bezpiecznego ruchu pieszych ze szczególnymi potrzebami⁹⁴;
- pozostawienie miejsc postoju pojazdów (parkingu) w odległości mniejszej niż 10 metrów od skrzyżowania⁹⁵;
- nieprawidłowe wyznaczenie miejsca postojowego dla osoby niepełnosprawnej⁹⁶

(akta kontroli str. 909-930, 939-960, 961-982, 984-1002, 1023-1045, 1047-1055, 1057-1074, 1079-1090)

Inspektor Biura TOR nie kwestionował zasadności powyższych ustaleń.

(akta kontroli str. 931-938, 983, 10003-1010, 1022, 1046, 1056, 1075-1078)

Odnosząc się do opisanych ustaleń zawartych w raportach z oględzin, Inspektor Biura TOR zwracał uwagę, że o części stwierdzonych w ich trakcie nieprawidłowości byli informowani zarządcy dróg w ramach prowadzonych przez Biuro TOR kontroli na podstawie § 12 ust. 3⁹⁷ i 5⁹⁸ *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem*.

⁸⁸ 2666S oraz 430085S.

⁸⁹ Nieprawidłowości dot. m.in. zasłonięcia przez drzewa i/lub krzewy znaków D-6 i B-20.

⁹⁰ Dot. drogi nr 2623S i COR BT.7121.21.2023 - krótki czas dla sygnału zielonego na wlocie od ul. Cieszyńskiej nie zapewniał prawidłowej przepustowości dla ruchu na odcinku robót. Czas wyświetlania sygnału zielonego wynoszący w trakcie prowadzenia robót dla odcinka o długości kilkuset metrów kilka sekund nie zapewniał prawidłowej przepustowości i był niezgodny z programem zatwierdzonym w projekcie na czas robót.

⁹¹ Dot. drogi nr 2627S i COR BT.7121.66.2023 - Podczas prowadzenia robót dostrzegano oznakowania czasowej organizacji ruchu pozwalającego kierowcy zidentyfikować przeszkodę na drodze i na odpowiednią reakcję. Zakaz ruchu został zasłonięty przez pojazd przez co pozostali użytkownicy z uwagi na brak widoczności mogliby wjechać na plac budowy.

⁹² Dot. drogi nr 2627S i COR BT.7121.66.2023 - Zabudowa oznakowania na czas robót została zrealizowana bez zachowania wymaganej 10 m, co było niezgodne z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*.

⁹³ Dot. drogi nr 2627S i SOR BT.7121.201.2022 – dla zbadanego odcinka drogi powtarzał się problem stosowania większej ilości znaków drogowych niż wynikało to z potrzeb. Dodatkowo geometria drogi oraz obowiązująca prędkość były bezpieczne i nie w każdych okolicznościach uzasadnione było dodatkowe ograniczanie prędkości.

⁹⁴ Dot. drogi nr 2666S - Infrastruktura drogowa przejścia dla pieszych nie była dostosowana pod względem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Wyniesiony krawężnik utrudniał im korzystanie z tego przejścia.

⁹⁵ Dot. drogi nr 430085S i SOR BT.7121.70.2022 - Miejsca postoju pojazdów (parkingu) znajdowały się w odległości mniejszej niż 10 metrów od skrzyżowania, co było niezgodne z art. 49 ust. 1 pkt 1 Pord. Pozostawienie parkingu w tej lokalizacji powoduje naturalny konflikt pomiędzy pojazdami wyjeżdżającymi z parkingu, a korzystającymi ze skrzyżowania.

⁹⁶ Dot. drogi nr 430085S i SOR BT.7121.70.2022 – Miejsce postoju dla osoby niepełnosprawnej nie miały oznaczenia poziomego, co było niezgodne z pkt 5.2.4 załącznika nr 2 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*.

⁹⁷ Dot. drogi 430085S ul. Mickiewicza w Skoczowie

⁹⁸ Dot. drogi 606421S ul. Elizy Orzeszkowej w Zebrzydowicach

Wskazał również, że nieprawidłowości stwierdzone podczas przebudowy drogi 2623S powstały z winy firm prowadzących roboty na tym odcinku w sposób niezgodny z zatwierdzonym COR.

(akta kontroli str. 931-938, 983, 10003-1010, 1022, 1046, 1056, 1075-1078)

OCENA CZĄSTKOWA

Przeprowadzona przez NIK analiza dotyczących ich POR wykazała, że istniejące organizacje ruchu były generalnie zgodne z przepisami prawa i pełniły swoje funkcje, choć stwierdzono pojedyncze przypadki naruszenia przepisów *rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* oraz *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*. Oględziny wybranych odcinków dróg wykazały natomiast, że na wszystkich badanych odcinkach dróg funkcjonująca organizacja ruchu była – w różnym zakresie - niezgodna z zatwierdzonymi POR, a zastosowane oznakowanie nie we wszystkich przypadkach było zgodne z przepisami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych*.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Podjęcie przez Starostę działań mających na celu objęcie wszystkich dróg powiatowych i gminnych zatwierdzonymi, stałymi projektami organizacji ruchu drogowego.
2. Podjęcie działań mających na celu wypracowanie zasad współpracy z zarządcami dróg gwarantujących usuwanie ujawnionych w trakcie kontroli technicznych i okresowych nieprawidłowości.
3. Podjęcie działań mających na celu usunięcie ujawnionych nieprawidłowości w zakresie oznakowania dróg, o których mowa w nin. wystąpieniu pokontrolnym.

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 wykonania wniosków

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

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

Katowice, dnia 19 czerwca 2024 r.

Kontroler
Tomasz Kaczyński
Doradca techniczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

.....