



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.3.4.2024

**Pani
Sylvia Pisarek-Piotrowska
Starosta Lubelski**

ul. Spokojna 9
20-074 Lublin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Lublinie, 20-074 Lublin, ul. Spokojna 9 (dalej: Starostwo).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Starostą Lubelskim jest Sylwia Pisarek-Piotrowska od 7 maja 2024 r. Wcześniej, tj. od 22 listopada 2018 r. do 6 maja 2024 r. funkcję tę pełnił Zdzisław Antoń (dalej: Starosta).
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym. 2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do 30 kwietnia, tj. do czasu zakończenia czynności kontrolnych), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	1. Paweł Szafran, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/23/2024 z 1 lutego 2024 r. 2. Joanna Ambrożkiewicz, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/19/2024 z 1 lutego 2024 r. (akta kontroli tom I str. 1-3, 454)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Starosta nie w pełni prawidłowo i rzetelnie realizował zadania organizacyjne, techniczne i kontrolne organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Na skontrolowanych 10 odcinkach dróg stwierdzono nieprawidłowości polegające na niezgodności organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami bądź przepisami prawa. Z kolei poziom utrzymania oznakowania (poza oznakowaniem poziomym) był dobry.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Starosta zatwierdzał projekty organizacji ruchu, a realizację pozostałych zadań związanych z pełnieniem funkcji zarządzającego ruchem powierzył pracownikom Starostwa, posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe. Nie zapewniono pełnego pokrycia dróg powiatowych i gminnych projektami stałej organizacji ruchu. Starostwo nie posiadało również rzetelnych danych na temat liczby i długości odcinków dróg wymagających opracowania takich projektów. Niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prowadzono ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Dopuszczono do nierzetelnego prowadzenia i dokumentowania okresowych kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, sygnalizacji dźwiękowej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na 10 odcinkach dróg poddanych oględzinom stwierdzono

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623. Dalej: ustawa o NIK.

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

nieprawidłowości, dotyczące m.in. oznakowania niezgodnego z wymaganiami określonymi w przepisach prawa, na ośmiu (posiadających zatwierdzone organizacje ruchu) występowały rozbieżności pomiędzy istniejącym oznakowaniem a zatwierdzoną organizacją ruchu, na siedmiu umieszczenia tablic informacyjnych i reklam imitujących znaki drogowe lub zieleni mających negatywny wpływ na widoczność oznakowania, na ośmiu wdrożenia oznakowania nieczytelnego lub wprowadzającego w błąd użytkowników dróg.

Poziom utrzymania oznakowania pionowego na analizowanych odcinkach był dobry, natomiast oznakowanie poziome nie spełniało swojej funkcji ze względu na bardzo zły stan techniczny i nie zapewniało poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze. Stwierdzono również, że w niewystarczającym stopniu w oznakowaniu dróg uwzględniono bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, a pierwszoplanowe znaczenie przypisywano płynności ruchu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym.

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Starostwa, zadania w zakresie zarządzania ruchem realizowano w Wydziale Komunikacji, Transportu i Drogownictwa (dalej: WKTD). Dotyczyły one w szczególności: prowadzenia kontroli na drogach powiatowych i gminnych w zakresie oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu; rozpatrywania i przygotowywania projektów organizacji ruchu oraz wniosków w sprawie zmian organizacji ruchu, a także przyjmowania wniosków i przygotowywania zezwoleń na wydarzenia powodujące utrudnienia w ruchu. Zadania te były uszczegółowione w zakresach czynności dwóch pracowników WKTD, zatrudnionych na pełny etat, posiadających wykształcenie kierunkowe⁴ i przeszkolonych⁵ w zakresach zgodnych z wykonywanymi obowiązkami. Projekty organizacji ruchu zatwierdzał Starosta.

(akta kontroli tom I str. 4-51, 116, 142)

1.2. Starosta pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem dla sieci dróg o długości⁶: 1860,535 km (w 2022 r.), 1879,651 km (w 2023 r.) oraz 1900,787 km (w 2024 r.). Były to drogi gminne położone w 16 gminach oraz drogi powiatowe zarządzane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Lublinie z/s w Bełżycach⁷ (dalej: ZDP). Starostwo nie posiadało danych na temat długości sieci drogowej objętej zatwierdzonymi projektami organizacjami ruchu. Według informacji uzyskanej z ZDP⁸ w trakcie kontroli NIK, projektami organizacji ruchu objęto⁹ odcinki dróg powiatowych o długości 588,058 km z 772,372 km (76,1%) w 2022 r.; 622,355 km

³ 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.

⁴ Jeden pracownik - studia wyższe na kierunku budownictwo oraz studia podyplomowe w zakresie inżynierii ruchu drogowego, natomiast drugi - studia wyższe na kierunku transport oraz studia podyplomowe z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

⁵ Pracownicy odbyli po dziewięć szkoleń obejmujących zagadnienia organizacji ruchu na drodze.

⁶ Stan na 31 grudnia lat 2022-2023 oraz 1 marca 2024 r.

⁷ Sieć dróg powiatowych podzielono na trzy obwody drogowo-mostowe: nr 1 w Bełżycach, nr 2 w Bychawie i nr 3 w Garbowie.

⁸ Pisma znak: DR.4320.58.2024 z 9 i 10 kwietnia 2024 r.

⁹ Stan na 31 grudnia 2022 r. i 2023 r. oraz 1 marca 2024 r.

z 771,046 km (80,7%) w 2023 r.; 627,377 km z 765,354 km (82%) w 2024 r. Zagadnienie to opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości. Dyrektor ZDP poinformowała, że obecnie toczy się postępowanie przetargowe na wykonanie projektów stałej organizacji ruchu dla 25 dróg (łącznie 150,794 km), z czego dla 18 dróg na całej długości.

(akta kontroli tom I str. 59, 288-295)

Nie stwierdzono przypadków występowania odcinków granicznych z nieustalonymi przebiegami, co utrudniałoby ustalenie podmiotów odpowiedzialnych za organizację ruchu. Informacje w tym zakresie potwierdzono w trakcie kontroli uzyskując informacje z dwóch sąsiadujących powiatów (puławskiego i lubartowskiego).

(akta kontroli tom I str. 208-213, tom II str. 283)

W Starostwie prowadzono ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu (stałych i czasowych), o której mowa w § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁰. Ewidencję prowadzono w systemie EZD¹¹ oraz w formie roboczych zestawień obejmujących projekty stałej organizacji ruchu (arkusze kalkulacyjne Excel) dla każdej z zarządzanych dróg, w których zaznaczano terminy ważności poszczególnych projektów. Układ danych w ewidencji prowadzonej w systemie EZD był zgodny z wymaganiami określonymi w § 9 ust. 2 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, przy czym kompletne dane wpisano w pozycjach obejmujących: numer wniosku, nr drogi, wskazanie jednostki składającej projekt, charakter organizacji ruchu, datę zatwierdzenia projektu oraz termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu. W ewidencji nie we wszystkich przypadkach ujmowano informację na temat kilometrażu drogi lub nazwy ulicy, rzeczywistych terminów wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu¹².

W ewidencji ujęto łącznie 1020 postępowań¹³ zakończonych w latach 2022-2024 (do 1 marca), w tym w poszczególnych latach odpowiednio: 503, 465 i 52, podczas gdy zgodnie z przedstawioną do kontroli dokumentacją w okresie tym zatwierdzono 1054 projekty organizacji ruchu. Analiza 30 wybranych postępowań związanych z zatwierdzaniem stałej lub czasowej organizacji ruchu, przeprowadzonych w ww. okresie, wykazała niezgodności pomiędzy zgromadzoną w tych sprawach dokumentacją, a prowadzoną ewidencją. Wystąpiło również osiem przypadków zatwierdzania projektów pomimo tego, że nie zawierały one niektórych, wymaganych danych. Zagadnienie to opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 77-106, 131-133, tom II str. 306-318)

Stosownie do wymagań określonych w § 9 pkt 3 i 4 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, w Starostwie przechowywano projekty organizacji ruchu, które zostały zastąpione nowymi.

(akta kontroli tom I str. 264)

1.3. W Starostwie opracowano procedurę dotyczącą prowadzenia postępowań związanych z zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu¹⁴. Według tych

¹⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 784. Dalej: rozporządzenie MI w sprawie zarządzania ruchem.

¹¹ System obiegu dokumentów - Elektroniczne Zarządzanie Dokumentami.

¹² W przypadku wprowadzenia oznakowania tymczasowego.

¹³ W ewidencji ujmowano także postępowania związane z wydawaniem opinii do projektów organizacji ruchu zatwierdzanych przez inne niż Starostwo podmioty.

¹⁴ KTD-47 z 31 maja 2022 r.

uregulowań, postępowania te powinny być rozpatrzone „do 30 dni, zgodnie z KPA”¹⁵..

(akta kontroli tom I str. 168-178)

Dyrektor Wydziału Audytu, Kontroli i Jakości Starostwa wyjaśnił, że w ramach obowiązujących procedur kontroli zarządczej¹⁶ oraz działań polegających na samokontroli pracowników WKTD, kontroli funkcjonalnej kierownictwa Starostwa nad bieżącym realizowaniem przez pracowników zadań oraz kontroli instytucjonalnej realizowanej przez pracowników Wydziału Audytu, corocznie dokonywana jest identyfikacja i analiza czynników ryzyka. Identyfikacja tych czynników dokonywana jest w obrębie ustalonych 11 obszarów funkcjonowania jednostki. Ze względu na szeroki zakres zadań realizowanych przez Powiat – dokonywana jest ogólna ocena realizowanych zadań, m.in. w zakresie usług administracyjnych, realizowanych przez poszczególne wydziały. Zadania formalne związane z realizacją celów kontroli zarządczej w latach 2022-2024 w WKTD dotyczyły m.in. następujących zagadnień: poprawności i terminowości wydawania decyzji administracyjnych, realizacji usług. Wskazał ponadto na fakt prowadzenia okresowych kontroli prawidłowości zastosowania, wykonywania i utrzymywania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach, dla których Starosta pełni funkcję organu zarządzającego ruchem.

(akta kontroli tom I str. 149-207)

W latach 2022-2024 (do 1 marca) przeprowadzono łącznie 1054 postępowania zakończone zatwierdzeniem projektów organizacji ruchu. Sprawy te były rozstrzygane średnio w ciągu: 18 dni w 2022 r., 11 dni w 2023 r. oraz 14 dni w 2024 r. Stwierdzono, że w 42 z 831 (5,1%) spraw wnioski o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu zatwierdzono po upływie terminu określonego przez Starostwo. W 2022 r., po zatwierdzeniu procedury rozstrzygania tych spraw (31 maja 2022 r.), ponad 30 dni rozstrzygnięcia wydano w 22 z 306 spraw (7,2%), a spośród 529 postępowań wszczętych we wskazanym roku, terminowo rozpatrzono 462 (87,3%). W pozostałych przypadkach (67) rozstrzygnięcia wydano po upływie 30 dni (termin określony przez Starostwo): do 14 dni 39 spraw (7,4%), do 70 dni 18 (3,4%) i do 140 dni osiem (1,5%). W pięciu sprawach (0,9%) rozstrzygnięcia wydano po upływie 341 dni od złożenia wniosku¹⁷. W 2023 r. w terminach wyznaczonych przez Starostwo zatwierdzono 454 z 470 wniosków (96,6%). Pozostałe 16 spraw rozstrzygano po upływie terminu określonego w obowiązującej w Starostwie procedurze, w wymiarze: do 14 dni 10 spraw (2,1%), do 70 dni sześć spraw (1,3%) i w jednej (0,2%) 106 dni od dnia złożenia wniosku. W 2024 r. (do 1 marca) spośród 55 postępowań, w terminie do 30 dni od złożenia wniosku rozpatrzono 52 sprawy (94,5%). Pozostałe trzy postępowania (5,5%) zakończono po upływie odpowiednio: 42, 50 i 86 dni.

Analiza postępowań, obejmujących zatwierdzenie projektów stałej organizacji ruchu, trwających odpowiednio: 341 dni (pięć spraw)¹⁸, 136 dni (dwie sprawy)¹⁹ i 106 dni (jedna sprawa)²⁰ wykazała, że zgromadzona dokumentacja nie zawierała informacji uzasadniających rozpatrywanie spraw w terminie powyżej 30 dni.

¹⁵ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).

¹⁶ Zarządzenia Starosty Lubelskiego nr: 238/10 z 12 lipca 2010 r. w sprawie określenia zasad organizacji kontroli zarządczej oraz 37/11 z 29 marca 2011 r. w sprawie procedur zarządzania ryzykiem.

¹⁷ Wniosek dotyczył zatwierdzenia pięciu projektów stałej organizacji ruchu (postępowania KTD.7121. od 254 do 258/2022).

¹⁸ Sprawy KTD.7121. od 254 do 258/2022, objęte jednym wnioskiem z 15 kwietnia 2022 r., zatwierdzone 31 marca 2023 r.

¹⁹ Sprawa KTD.7121.259/II/2022 i KTD.7121.259/III/2022 objęte jednym wnioskiem z 28 lutego 2022 r., zatwierdzone 14 lipca 2022 r.

²⁰ Sprawa KTD.7121.339.2023, wniosek z 12 września 2023 r., projekt zatwierdzono 27 grudnia 2023 r.

Złożone projekty dotyczyły wprowadzenia organizacji ruchu w związku z przebudową dróg na terenie gminy Wysokie (postępowania trwające 341 dni), przedłużenia ważności projektów organizacji ruchu związanych z remontami dróg gminnych w Bełżycach (dwa postępowania trwające 136 dni), wprowadzenia oznakowania w związku ze zmianą lokalizacji przystanku autobusowego (postępowanie trwające 106 dni). Ponadto, w dwóch analizowanych sprawach²¹ na projektach Starostwo naniosło poprawki (dotyczyło to przestawienia lub usunięcia pojedynczych znaków).

(akta kontroli tom I str. 60-76, 168, tom II str. 318)

Starosta wyjaśnił, że dłuższe rozpatrywanie niektórych wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu spowodowane było odbiorem przez wnioskodawców lub projektantów dokumentacji celem uzupełnienia lub poprawy i oczekiwaniu na zwrot przedmiotowej dokumentacji. Dodatkowo, wybrane projekty organizacji ruchu wymagały analizy w terenie oraz związanych z tym nowych rozwiązań projektowych co dodatkowo wydłużało procedurę zatwierdzenia. Wskazał ponadto, że wnioskodawcy lub projektanci informowani są telefonicznie o konieczności odbioru dokumentacji w celu uzupełnienia brakujących opinii (głównie dotyczących uzgodnień z Komendą Miejską Policji w Lublinie (dalej: KMP lub Policja) lub uzgodnień z zarządcami dróg) lub poprawy projektu organizacji ruchu. Podczas odbioru projektu omawiany jest zakres poprawek, które należy wnieść do projektu organizacji ruchu a na wniosku składanym wraz z projektem odnotowywany jest fakt odbioru dokumentacji do uzupełnienia lub poprawy. Nie dokumentowano wydłużonych procesów zatwierdzania projektów organizacji ruchu. Starostwo posiadało wiedzę na temat przyczyn takiego stanu rzeczy – inwestorzy czy projektanci, w których interesie było zatwierdzenie projektów zwlekali z uzupełnianiem uwag i braków – zaś tworzenie dodatkowej dokumentacji, która w naszej ocenie jest mało istotna dla sprawy zajmowałoby czas potrzebny dla załatwiania innych spraw, których w ostatnich latach znacząco przybywa.

(akta kontroli tom II str. 323, 329)

1.4. W okresie objętym kontrolą w Starostwie nie powoływano komisji oraz nie zasięgano opinii, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem. Zastępca Dyrektora WKTD wyjaśniła, że nie było konieczności podejmowania takich działań.

(akta kontroli tom I str. 107)

Spośród 529 projektów stałych i czasowych organizacji ruchu złożonych w 2022 r. 420 zostało zatwierdzonych bez uwag, 92 po wprowadzeniu zmian przez Starostwo, a 17 zostało odesłanych do uzupełnienia przez wnioskodawców. Spośród 472 projektów organizacji ruchu złożonych w 2023 r., zatwierdzonych bez uwag zostało 407, w 63 przypadkach projekty zatwierdzono po wprowadzeniu uwag, z tego cztery po naniesieniu poprawek przez wnioskodawców (projekty zwrócono do uzupełnienia). W jednym przypadku wnioskodawca nie złożył ponownie odesłanego do poprawy wniosku. Jeden projekt został odrzucony, co było spowodowane przyjęciem rozwiązania polegającego na umieszczeniu progu zwalniającego w sposób niezgodny z warunkami określonymi w pkt 8.1 załącznika nr 4 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

²¹ KTD.7121.-414/2023 i KTD 7121-412/2023 zatwierdzonych 27 grudnia 2023 r.- 54 dni od złożenia wniosku.

drogach²², tj. poza obszarem zabudowanym, na trasie kursowania komunikacji publicznej.

Spośród 55 projektów złożonych do 1 marca 2024 r. - 53 zostało zatwierdzonych bez uwag, w dwóch naniesiono poprawki.

Analiza 22 postępowań odesłanych do uzupełnienia w latach 2022-2024 (do 1 marca) wykazała, że spowodowane było to koniecznością uzupełnienia wniosków o wymagane opinie Policji bądź właściwego zarządcy drogi. Poprawki naniesione przez Starostwo w sześciu²³ projektach organizacji ruchu dotyczyły głównie przestawienia lub ustawienia dodatkowego oznakowania.

(akta kontroli tom I str. 108, tom II str. 319-321)

W latach 2022-2024 (do 1 marca) do Starostwa zgłoszono 15 przypadków dotyczących tymczasowych ograniczeń obowiązującej organizacji ruchu na drogach (dziewięć w 2022 r. i sześć w 2023 r.)²⁴.

(akta kontroli tom I str. 109-110)

1.5. W okresie objętym kontrolą w Starostwie sporządzono 12 projektów organizacji ruchu nie ponosząc wydatków związanych z tymi działaniami. Głównymi przyczynami wykonania tych projektów było uwzględnienie składanych do Starostwa wniosków (przez osoby fizyczne, instytucje oraz zarząd dróg)²⁵. Ponadto, w związku z prowadzonymi inwestycjami drogowymi i koniecznością opracowania dla nich dokumentacji projektowej, na zlecenie ZDP²⁶ wykonano 18 projektów organizacji ruchu. Koszt wykonania w 2023 r. jednego projektu, sfinansowanego ze środków ZDP, wyniósł 8,5 tys. zł (dla drogi powiatowej 2226L). W pozostałych przypadkach z uwagi, że organizacje ruchu wchodziły w skład dokumentacji projektowej nie wyodrębniano kosztów ich sporządzenia²⁷. Z informacji ZDP wynika, że koszt opracowania projektu organizacji ruchu wynosił (w zależności od zakresu) od 2,5 tys. zł do 5,7 tys. zł za 1 km. W dalszej części informacji podano, że ramach jednej umowy (będącej w trakcie realizacji) zlecono opracowanie aktualizacji 14 projektów organizacji ruchu za łączną kwotę 19,8 tys. zł.

(akta kontroli tom I str. 111-115, 289-290)

W Starostwie nie sporządzano odrębnych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu. W prowadzonych w formie elektronicznej zestawieniach wpisywano numery dróg oraz rodzaj zdarzenia (kolizji lub wypadku). Zapisy te nie odnosiły się do zagadnień związanych z organizacją ruchu na drodze. Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że analizy organizacji i bezpieczeństwa ruchu na drogach powiatowych i gminnych dokonywane są na bieżąco, na podstawie obserwacji własnych podczas kontroli oznakowania i bezpieczeństwa na drogach oraz na podstawie analizy wypadków i kolizji przekazywanych przez KMP. Według informacji KMP, w latach 2022-2024 nie stwierdzono zdarzeń drogowych, których przyczyną byłaby niewłaściwa organizacja ruchu.

Stwierdzono, że w piśmie z 2 czerwca 2021 r. KMP²⁸ poinformowała Starostwo m.in., że na odcinku drogi powiatowej 2215 L (przed i na wiadukcie nad drogą ekspresową S12) zastosowano oznakowanie dopuszczające za dużą prędkość na

²² Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm., dalej: rozporządzenie MI w sprawie warunków technicznych oznakowania dróg.

²³ KTD.7121.458.2023, KTD.7121.456.2023, KTD.7121.457.2023, KTD.7121.452.2023, KTD.7121.422.2023, KTD.7121.414.2023.

²⁴ Zgłoszenia kierowano telefonicznie i dotyczyły np. organizacji rajdów, dożynek, biegów charytatywnych.

²⁵ Dotyczyły one m.in. przestawienia lub ustawienia nowych znaków, montażu luster drogowych.

²⁶ Jednostka organizacyjna realizująca zadania m.in. w zakresie utrzymania i prowadzenia inwestycji na drogach powiatowych Powiatu Lubelskiego.

²⁷ Łączny koszt wykonania opracowań projektowych wyniósł 2037,9 tys. zł.

²⁸ Nr UNP:LU09-2020-11-604.

tym odcinku (70 km/h) co wymaga zmiany, a także ustawiono znaki A-6 zamiast D-1. W trakcie oględzin²⁹ ww. odcinka drogi stwierdzono, że wniosek Policji o dokonanie zmian oznakowania na tym odcinku nie został wykonany – wskazany w piśmie Policji odcinek drogi oznakowano m.in. znakami B-33 (70 km/h) - zgodnie z projektem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad³⁰ z 2011 r., co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 55-58, 214-287, 452-453, tom II str. 283)

1.6. Według informacji przedstawionych do kontroli w latach 2022-2024 (do 1 marca) do Starostwa wpłynęło od różnych podmiotów 155 zawiadomień o wprowadzeniu stałych organizacji ruchu, w tym: 81 w 2022 r., 68 w 2023 r. i sześć w 2024 r. Kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z § 12 ust. 3 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem zrealizowano w 154 przypadkach.

Według informacji zawartych w ewidencji projektów organizacji ruchu w latach 2022-2024 (do 1 marca) dla 270 projektów upłynął termin ważności³¹, z tego w 63 sprawach w ewidencji odnotowano rzeczywiste terminy ich wprowadzenia.

Analiza 30 projektów stałych organizacji ruchu, dla których upłynął termin ważności wykazała, że spośród 19 postępowań, w których Starostwo zostało poinformowane o ich wdrożeniu, przeprowadzono 17 kontroli, z czego w pięciu sprawach w ewidencji wpisano dane na temat rzeczywistych terminów wprowadzenia tych projektów, natomiast w pozostałych (12) do ewidencji nie wpisano dat. Zagadnienie to opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

W pozostałych 11 sprawach (37%), w których do Starostwa nie wpłynęły zawiadomienia o wdrożeniu projektów stałej organizacji ruchu, w dziewięciu poinformowano wnioskodawców o utracie ważności projektów, a w dwóch przypadkach nie skierowano takich zawiadomień, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 77-85, 108, 131-133)

W latach 2022-2023, działając na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, Starostwo przekazało informacje³² o utracie ważności 230 projektów stałej organizacji ruchu (w tym 50 opracowanych dla dróg powiatowych³³) z powodu braku zawiadomień, o których mowa w § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia. W skierowanych w tych sprawach informacjach wskazywano na konieczność opracowania i uzyskania zatwierdzenia nowych projektów. Dane dotyczące szacunkowego kosztu wykonania projektów organizacji ruchu przedstawiono w pkt. 1.5 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli tom I str. 131-132, 296-360)

Dyrektor ZDP wyjaśniła, że projekty organizacji ruchu wdrażane są sukcesywnie, w miarę możliwości wynikających z posiadanych środków finansowych. Okoliczności braku zawiadomienia Starosty o wdrożeniu projektów organizacji ruchu w latach ubiegłych (50 szt.) nie są znane. Obecnie na bieżąco do WKTD kierowane są zawiadomienia o wdrożeniu projektów.

(akta kontroli tom I str. 293)

W latach 2022-2023, stosownie do postanowień § 12 ust. 5 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, przeprowadzano raz na sześć miesięcy kontrole

²⁹ W dniu 22 marca 2024 r.

³⁰ Dalej: GDDKiA.

³¹ Określony przez Starostwo przy zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu i wpisany do ewidencji projektów.

³² 33 zawiadomienia, z tego 13 skierowanych w 2022 r. (w miesiącach styczeń, od kwietnia do września, listopad i grudzień) oraz 20 z 2023 r. (skierowanych w styczniu, lutym, lipcu, sierpniu, październiku, grudniu).

³³ Projekty organizacji ruchu z lat 2010-2021.

w zakresie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Łącznie w ww. latach przeprowadzono 75 takich kontroli³⁴. W protokołach z tych kontroli zawarto ok. 1600 zaleceń pokontrolnych.

W Starostwie nie uregulowano sposobu przeprowadzania ww. kontroli. Wyniki dokumentowano w protokołach, sporządzanych odrębnie dla każdej gminy oraz każdego z trzech obwodów drogowych dla dróg powiatowych, z których jeden egzemplarz przekazywano właściwemu zarządcy drogi wraz z pismami wzywającymi podmioty kontrolowane do podjęcia działań zmierzających do usunięcia wymienionych w nim zaleceń. W pismach sporządzanych na podstawie protokołów kontroli wykazywano nieprawidłowości, podając ich lokalizację (nr drogi). Wyznaczano również termin („bezzwłocznie” lub od trzech do sześciu miesięcy) na ich usunięcie, jak również informowano adresatów o konieczności opracowywania projektów organizacji ruchu na zarządzanych drogach. W protokołach wymieniano również drogi objęte kontrolami, przy czym ich liczba nie odpowiadała informacjom przedstawionym do kontroli NIK o sieci dróg w danej gminie. Starostwo nie wymagało udzielenia odpowiedzi od kontrolowanych gmin na temat usunięcia stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości. Dokumentacja zawierała natomiast informacje z ZDP o wykonaniu zaleceń bądź przyczynach niewykonania zaleceń dotyczących uzupełnienia oznakowania poziomego. Zagadnienie dotyczące nierzetelnie prowadzonych i dokumentowanych kontroli organizacji ruchu na drogach opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom II str. 1-159)

Starosta wyjaśnił, że żadne przepisy prawne nie precyzują jakie działania należy podjąć, aby wyegzekwować realizację zaleceń pokontrolnych wynikających z okresowych kontroli oznakowania dróg. Monitorowanie wykonania zaleceń odbywało się przy kolejnej kontroli oznakowania. Działania te uznano za wystarczające.

(akta kontroli tom II str. 322, 328)

Analiza nieprawidłowości wykazanych w protokołach z kontroli, przeprowadzonych na podstawie § 12 ust. 5 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, dla wybranych dziewięciu dróg gminnych w gminie Konopnica wykazała, że na czterech drogach stwierdzone nieprawidłowości powtarzały się w kolejnych latach. Dotyczyło to na drodze:

- nr 128543L i nr 28549L braku oznakowania skrzyżowania z drogą gminną odpowiednio: 112503L i 128548L,
- nr 128548L niezgodności oznakowania z projektem stałej organizacji ruchu,
- nr 128540L nieusunięcia znaków D-46 i D-47 i braku oznakowania skrzyżowania z drogą gminną 112503L.

(akta kontroli tom II str. 94-118, 149-153)

Wójt Gminy Konopnica poinformował, że w ramach realizacji zaleceń wskazanych w protokołach z kontroli oznakowania m.in. wykonano projekty organizacji ruchu na drogach: 128543L, 128544L, 128548L, 128549L, jednakże z uwagi na brak środków finansowych nie zostały jeszcze wdrożone. W trakcie opracowania jest projekt organizacji ruchu na drodze 128540L. Na realizację zadań związanych z organizacją ruchu na drodze, w tym na wykonanie zaleceń z kontroli

³⁴ Kontrolami objęto drogi we wszystkich gminach Powiatu Lubelskiego i obwodach ZDP, przy czym w jednym przypadku nie przeprowadzono kontroli (w II półroczu 2022 r. w Gminie Jastków) z uwagi na braki kadrowe i problem z oddelegowaniem do kontroli pracownika.

oznakowania przeprowadzonych przez Starostwo wydatkowano: w 2022 r. 37,2 tys. zł, a w 2023 r. 27,3 tys. zł. Wskazał również na szereg działań związanych z usuwaniem nieprawidłowości stwierdzonych podczas tych kontroli, które podejmowano z wykorzystaniem własnych zasobów Gminy. Podał również, że na żądanie Starostwa co roku przekazywane są dane dotyczące sieci dróg gminnych, w tym informacje na temat posiadanych projektów organizacji ruchu. W przedstawionej dla NIK informacji na temat sieci dróg objętych projektami organizacji ruchu wskazano, że według stanu na 1 stycznia 2024 r. objęto nimi 64 z 89 odcinków dróg gminnych (71,9%), nie podając ich kilometrażu.

(akta kontroli tom I str. 417-420)

Spośród analizowanych protokołów z kontroli 10 wybranych odcinków dróg na terenie gminy Niemce, analogiczne przypadki niezrealizowania zaleceń, powtarzających się w latach 2022-2023 wystąpiły na sześciu drogach i dotyczyły:

- wymiany wyblakłych znaków A-6c i A-6b na drodze 106061L,
- uzupełnienia elementów progu zwalniającego i łuków na drodze 106046L,
- braku oznakowania z drogą gminną 106051L,
- uzupełnienia znaków B-33 (40) i elementów progu zwalniającego na drodze 106027L,
- niezastosowania znaków U3c i U3d na drodze 106036L,
- braku oznakowania skrzyżowania z drogą gminną 106084L.

(akta kontroli tom II str. 119-148)

Wójt Gminy Niemce poinformował, że na wykonanie zaleceń po kontrolach oznakowania dróg przeprowadzonych przez Starostwo wydatkowano: w 2022 r. 10 tys. zł, a w 2023 r. 5,5 tys. zł. Stwierdził, że ich realizację zlecono Zakładowi Gospodarki Komunalnej i obecnie trwają prace nad ich wykonaniem.

(akta kontroli tom I str. 448-451)

Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że realizacja uwag zawartych w protokołach kontroli jest weryfikowana w trakcie kolejnych kontroli. Starosta nie posiada skutecznych narzędzi do wyegzekwowania wskazanych w protokołach z kontroli zaleceń.

(akta kontroli tom II str. 282-283)

Analiza 11 spraw związanych z zatwierdzeniem czasowych projektów organizacji ruchu³⁵, które powinny zostać wdrożone w latach 2022-2024 oraz 15 zgłoszeń o tymczasowych ograniczeniach lub zakazach ruchu wykazała, że w żadnej z tych spraw Starostwo nie przeprowadziło kontroli prawidłowości ich wprowadzenia. Spośród tych spraw, w trzech przypadkach³⁶, Starostwo zostało poinformowane o terminach wprowadzenia organizacji ruchu na czas robót.

(akta kontroli tom I str. 131-133)

Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że nie przeprowadzano kontroli tymczasowych ograniczeń i zakazów ruchu, gdyż zgodnie z rozporządzeniem MI w sprawie zarządzania ruchem na drogach organ zarządzający ruchem ma obowiązek prowadzić kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały.

(akta kontroli tom II str. 284)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Starostwa w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

³⁵ W tym 10, które zgodnie z ewidencją powinny zostać wdrożone w latach 2022-2024 oraz jednej, odnośnie której do Starostwa wpłynęło zawiadomienie o wprowadzeniu oznakowania czasowego przed upływem ważności projektu, którego sprawa dotyczyła.

³⁶ KTD.7121.44/2023, KTD.7121.191/2022, KTD.7121.422/III/2023.

1. Starosta zarządzający ruchem na drogach powiatowych i gminnych położonych na terenie powiatu lubelskiego nie zapewnił pełnego objęcia tych dróg zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Według informacji uzyskanej z ZDP, projektami objęto od 76,1% (w 2022 r.) do 82% dróg powiatowych. Podejmowane w tym zakresie działania były nieskuteczne i ograniczyły się głównie do wskazywania w pismach formułowanych w związku z przeprowadzonymi kontrolami oznakowania ogólnych informacji (przypomnień) o konieczności opracowania takich projektów, pomimo, że stosownie do art. 10 ust. 10b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym³⁷ ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu (...). Starosta nie posiadał informacji o długości zarządzanych dróg objętych projektami organizacji ruchu. Nie przedstawił również danych dotyczących długości sieci dróg, dla których opracowano ww. projekty.

Dokumentacja Starostwa dotycząca sieci dróg gminnych nie pozwalała na rzetelne określenie stopnia objęcia tych dróg projektami stałej organizacji ruchu. W kierowanych do gmin pismach wymagano m.in. podania danych na temat odcinków, dla których opracowano projekt organizacji ruchu, bez wskazania czy projekt obejmuje całość czy część drogi. I tak, np. dane pozyskane z Urzędu Gminy Konopnica, sporządzone w 2023 r. wg stanu na koniec 2022 r., nie określały kilometrażu dróg objętych tymi projektami.

(akta kontroli tom I str. 59, 369-447, 451, tom II str. 1-147)

Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że Starostwo nie posiada projektów organizacji ruchu na odcinki dróg, które zostały wybudowane wiele lat temu i nie wystąpiła na nich konieczność zmiany stałej organizacji ruchu. W zaleceniach pokontrolnych zarządcy dróg informowani są pisemnie o konieczności sporządzania projektów stałych organizacji ruchu. Starostwo dysponuje danymi na temat sieci dróg, jednak są one niepełne ze względu na niedostateczne informacje przekazywane od zarządców dróg na temat długości sieci drogowych. Dysponuje również niekompletnymi danymi dotyczącymi długości dróg objętych projektami stałej organizacji ruchu ze względu na nieumieszczanie przez projektantów informacji dotyczących kilometrażu w projektach organizacji ruchu.

Starosta wskazał, że w ramach możliwości finansowych sukcesywnie zarządca drogi zleca opracowanie projektów stałej organizacji ruchu na drogi, które nie posiadają tych projektów. Co roku do zarządców dróg kierowane są pisma o przekazanie aktualnych danych dotyczących sieci dróg. W odpowiedzi zwrotnej, nie wszyscy zarządcy dróg przesyłają dane dotyczące jaką siecią dróg zarządzają lub dane te są niepełne. W związku z powyższym, bazuje się na najbardziej aktualnych danych przesłanych przez danego zarządcę drogi.

(akta kontroli tom II str. 283, 322)

NIK zwraca uwagę, że brak informacji na temat sieci dróg nieobjętych projektami organizacji ruchu oraz nieposiadanie tych projektów może w sposób negatywny wpływać na bezpieczeństwo ruchu na drogach oraz utrudniać sprawne i skuteczne zarządzanie ruchem. Obowiązek organizacji ruchu na drodze na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu został wprowadzony z dniem 21 września 2022 r. ustawą z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw³⁸.

2. Nierzetelnie i niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 9 ust. 2 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem prowadzono ewidencję

³⁷ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm.

³⁸ Dz. U. z 2022 r. poz. 1768.

projektów organizacji ruchu. Nie zawierała niektórych informacji oraz ujmowano w niej dane niezgodne ze stanem faktycznym. Stwierdzono, że:

- 1) do ewidencji nie wpisano danych na temat:
 - kilometrażu lub nazwy ulicy (§ 9 ust. 2 pkt 2). Brak tych informacji stwierdzono w 22 z 30 postępowań, z tego w siedmiu sprawach dane w tym zakresie były ujęte w złożonych do Starostwa projektach organizacji ruchu;
 - rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (§ 9 ust. 2 pkt 7). Dotyczyło to 12 spośród 19 spraw (z próby 30 postępowań objętych badaniem), w których do Starostwa wpłynęły zawiadomienia o wprowadzeniu stałych organizacji i przeprowadzono kontrole ich wdrożenia;
 - przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu (§ 9 ust. 2 pkt 8), w pięciu z siedmiu skontrolowanych postępowań;
- 2) w dziewięciu z 30 objętych kontrolą przypadkach w ewidencji ujęto dane niezgodne z dokumentacją Starostwa. Dotyczyło to błędnego wpisania: w pięciu sprawach terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu³⁹, a w czterech przypadkach⁴⁰ dat zatwierdzenia projektu.

Ponadto stwierdzono, że w ewidencji nie wpisywano danych dotyczących postępowań związanych z zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu w sytuacji, gdy jeden wniosek obejmował kilka projektów. Spośród 30 skontrolowanych przypadków dotyczyło to pięciu postępowań⁴¹. Skutkowało to m.in. tym, że ewidencją objęto 1020 różnych postępowań z lat 2022-2024 (do 1 marca), podczas gdy we wskazanym okresie zatwierdzono 1054 projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 77-106, 131-142, tom II str. 314-317)

Starosta wyjaśnił, że w sytuacji, gdy wnioskodawca składał jeden wniosek o zatwierdzenie kilku projektów organizacji ruchu, projektom na takim wniosku nadawano jeden numer porządkowy, w związku z tym, iż wnioskowi nadawany jest jeden numer w rejestrze elektronicznym. Jeśli w projekcie podany został kilometraż drogi, w pomocniczej ewidencji w pliku Excel ten fakt został odnotowany, natomiast nazwa ulicy zawsze była wpisywana. Terminy przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu nie były wpisywane ze względu na brak takich zgłoszeń od zarządców dróg/wnioskodawców (zdarzało się to tylko w pojedynczych przypadkach, co było odnotowywane w ewidencji projektów organizacji ruchu). Rzeczywiste terminy wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu są zawsze wpisywane do ewidencji, jeśli organ zarządzający ruchem dostanie zgłoszenie o wprowadzeniu takiego terminu. Program EKD, w którym prowadzona jest elektroniczna ewidencja projektów organizacji ruchu, „wymusza” podczas uzupełniania ewidencji wpisanie daty zatwierdzenia projektu nawet jeśli projekt nie jest jeszcze zatwierdzony. Wpisywana jest wtedy data bieżąca, na dzień uzupełniania ewidencji. Po zatwierdzeniu projektu, w ewidencji edytowana jest data na zgodną z datą zatwierdzenia projektu organizacji ruchu.

(akta kontroli tom II str. 322-325)

NIK zwraca uwagę, że zadaniem organu zarządzającego ruchem jest zapewnienie prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w sposób

³⁹ KTD.7121.458/II/2023 (podano datę właściwą dla sprawy KTD.7121.459/III/2023), KTD 7121- 422/II/2023 (dane z KTD 7121-422/II/2023), 7121-414/2023, 7121.-107/2023, 7121-79/VI/2022.

⁴⁰ KTD.7121-422/II/2023, KTD.7121-414/2023, KTD.7121-107/2023, KTD 7121-79/VI/2022.

⁴¹ KTD.7121.464/III/2023, KTD.7121.458/II/2023, KTD.7121.422/II/2023, KTD.7121.422/III/2023, KTD.7121.79/VI/2022.

odpowiadający obowiązującym w tym zakresie przepisom prawa. Wskazane w ww. wyjaśnieniach okoliczności nie skutkowały wyeliminowaniem stwierdzonych w trakcie kontroli błędów.

3. Starosta zatwierdził osiem z 30 objętych badaniem projektów organizacji ruchu, pomimo że nie zawierały informacji określonych w rozporządzeniu MI w sprawie zarządzania ruchem w zakresie:

- charakterystyki ruchu na drodze (§ 5 ust. 1 pkt 5) – cztery sprawy⁴²,
- planu orientacyjnego w wymaganej skali (§ 5 ust. 1 pkt 1) - jedno postępowanie⁴³,
- przewidywanego terminu wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu - w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze (§ 5 ust. 1 pkt 6) – trzy sprawy spośród 14 objętych kontrolą w ramach ww. próby, dotyczące czasowych organizacji ruchu⁴⁴.

(akta kontroli tom II str. 314-317)

Starosta wyjaśnił, że projekty organizacji ruchu zatwierdzane są zgodnie z rozporządzeniem MI w sprawie zarządzania ruchem. W pojedynczych przypadkach, jeśli w projekcie nie zawarto kilometrażu drogi lub nie została opisana szczegółowo charakterystyka ruchu na drodze, projekt organizacji ruchu na drodze zatwierdzany był pozytywnie, gdyż ww. braki nie miały wpływu na prawidłowość rozwiązań projektowych i technicznych w częściach rysunkowych.

(akta kontroli tom II str. 324)

NIK zwraca uwagę, że przepisy rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem w sposób jednoznaczny określają jakie informacje powinny zostać zawarte w projektach organizacji ruchu i nie przewidują odstępstw w tym zakresie.

4. Starosta jako organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych i gminnych nie zapewnił właściwego wykonywania i dokumentowania kontroli przeprowadzanych na podstawie § 12 ust. 5 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem⁴⁵. Stwierdzono, że podawane w protokołach wykazy dróg objętych kontrolami nie były zgodne z odcinkami dróg skontrolowanych. Potwierdzają to nieprawidłowości stwierdzone przez Starostwo na drogach nieujętych w tych wykazach⁴⁶. Analiza 75 protokołów z kontroli przeprowadzonych w latach 2022-2023 (100%) wykazała, że objęto nimi 872 (w 2023 r.) i 956 (w 2022 r.) odcinków dróg gminnych z ok. 1003, na których Starosta zarządzał ruchem. Analogiczna sytuacja dotyczyła dwóch ze 191 odcinków dróg powiatowych⁴⁷. Ponadto, w trakcie oględzin wybranych odcinków dróg stwierdzono szereg nieprawidłowości (opisanych w obszarze nr 2 niniejszego wystąpienia), które nie zostały zidentyfikowane w toku kontroli przeprowadzonych przez Starostę⁴⁸.

(akta kontroli tom I str. 361-447, tom II str. 1-152, 160-213)

⁴² KTD.7121-120/2023, KTD.7121-107/2023, KTD.7121-191/2-2022, KTD.7121-137/2022.

⁴³ KTD.7121-191/2022.

⁴⁴ KTD.7121-290/2023, KTD.7121-112/2023, KTD.7121-442/2021.

⁴⁵ Kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach.

⁴⁶ Np. analiza dokumentacji z kontroli przeprowadzonej 16 grudnia 2022 r. i 4 stycznia 2023 r. w Gminie Konopnica wykazała, że Starostwo stwierdziło nieprawidłowości na 12 drogach, których nie wymieniono w wykazie dróg do kontroli.

⁴⁷ Analizie poddano protokoły z kontroli dróg powiatowych przeprowadzonych w 2023 r.

⁴⁸ Analizie poddano kontrole przeprowadzone w II półroczu 2023 r. Wyjątkiem były nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym i dotyczące urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drodze gminnej 106046L, które zostały stwierdzone zarówno podczas oględzin NIK jak i podczas kontroli Starostwa.

Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że kontrolami objęto wszystkie odcinki dróg publicznych, dla których organem zarządzającym ruchem jest Starosta Lubelski. Rozbieżność w liczbie skontrolowanych odcinków wynikała z nieaktualnych szablonów protokołów dróg, natomiast w protokołach umieszczano zapisy dotyczące tylko nieprawidłowości na poszczególnych drogach. Na odcinkach dróg, na których zostały wprowadzone projekty stałej organizacji ruchu, kontrole wykonywano w zakresie zgodności z tymi projektami, natomiast dla odcinków które nie posiadały zatwierdzonej organizacji ruchu lub nie została ona wprowadzona lub zgłoszona, w protokołach z kontroli odnotowywano ten fakt i informowano o konieczności opracowania stałej organizacji ruchu. Wyjaśnienia dotyczące nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie oględzin przedstawiono w opisie nieprawidłowości w obszarze drugim wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli tom II str. 282)

5. W dwóch⁴⁹ z 11 analizowanych spraw, pomimo upływu terminu ważności zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu i braku zawiadomień jednostek o ich wprowadzeniu, Starostwo nie poinformowało właściwego zarządu dróg o utracie ich ważności, co stanowiło naruszenie § 12 ust. 4 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom I str. 131-133)

Starosta wyjaśnił, że ewidencja sprawdzana jest kilka razy do roku pod względem utraty ważności projektów stałych organizacji ruchu i wysyłane są pisma do zarządców dróg z informacją o utracie ich ważności w celu zaprojektowania i złożenia nowych projektów do zatwierdzenia. W pojedynczych przypadkach mogło dojść do przeoczenia wysłania zawiadomienia, co zostanie uwzględnione podczas kolejnych weryfikacji ewidencji pod tym względem.

(akta kontroli tom II str. 324)

6. Stwierdzono dwa przypadki⁵⁰ (z 11 objętych analizą), w których pomimo zawiadomienia Starostwa o wprowadzaniu organizacji ruchu objętych zatwierdzonymi projektami, nie przeprowadzono kontroli wykonania zadań technicznych, pomimo takiego obowiązku określonego w § 12 ust. 3 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom I str. 131-133)

Starosta wyjaśnił, że w pojedynczych przypadkach mogło dojść do nieprzeprowadzenia kontroli pomimo zawiadomień, co wynikało z braku czasu w danym okresie w związku z dużą ilością zadań do realizacji przez dwóch pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z zarządzaniem ruchem.

(akta kontroli tom II str. 325)

7. Starosta jako organ zarządzający ruchem, nie podjął wystarczających działań zmierzających do weryfikacji sposobu oznakowania drogi w rejonie wiaduktu nad drogą ekspresową S-12 (droga powiatowa 2215L), pomimo otrzymania 7 czerwca 2021 r. wniosku z KMP⁵¹, w którym wskazano na potrzebę zmiany w oznakowaniu na tym odcinku drogi m.in. w zakresie zmniejszenia dopuszczanej prędkości (70 km/h). W piśmie tym wskazano, że zmiana oznakowania⁵² wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ujednolici na tym odcinku dopuszczoną prędkość (50 km/h). W opinii sporządzonej przez biegłego stwierdzono m.in., że

⁴⁹ KTD.7121.267/2020 i KTD.7121.173/2020. Analizą objęto 30 postępowań, które według prowadzonej ewidencji powinny zostać wdrożone w latach 2022-2024, z tego w 16 sprawach Starostwo posiadało dokumentację potwierdzającą wdrożenie projektów stałej organizacji ruchu.

⁵⁰ KTD.7121.195/2022 oraz KTD.4121.223/2020.

⁵¹ Pismo znak: UNP:LU09-2020-110604 z 2 czerwca 2021 r.

⁵² Usunięcie znaku B-33 (70 km/h).

na wskazanym odcinku drogi powiatowej (2215L) prędkość została podniesiona w terenie zabudowanym do 70 km/h, co jest rozwiązaniem niepożądanym i niebezpiecznym, ponieważ na odcinku tym, znajduje się przejście dla pieszych, dwa skrzyżowania z ograniczeniami widoczności oraz miejsce nakładania się łuku poziomego i pionowego wypukłego. Wskazano również na nieprawidłowe zastosowanie na tym odcinku oznakowania znakami A-6 zamiast D-1.

(akta kontroli tom I str. 214-222, tom II str. 187)

Wicestarosta Lubelski wyjaśnił, że w związku z wybudowaniem w ciągu dróg powiatowych obiektów, dla których organizację ruchu opracowała GDDKiA, WKTD nie prowadził działań związanych ze zmianą organizacji ruchu na tych odcinkach z powodu braku dokumentacji. Wskazał, że w 2022 r. odbyło się w tej sprawie spotkanie z przedstawicielem GDDKiA. Odnosząc się do niewłaściwego oznakowania w rejonie wiaduktu na drodze powiatowej 2215L stwierdził, że brak odpowiednich działań wynikał z tego, że dokumentacja dotycząca tej drogi została przekazana do Starostwa w maju 2022 r., jednak WKTD otrzymał ją dopiero w marcu 2024 r. Dokumentacja ta została przekazana do WKTD po uzyskaniu od kontrolera NIK informacji (na podstawie odpowiedzi na skierowane w tej sprawie pismo NIK do GDDKiA), iż przedmiotowa dokumentacja została przekazana do Starostwa w maju 2022 r., łącznie z dokumentacją innych, wskazanych przez GDDKiA odcinków.

Starosta wyjaśnił również, że w ramach prowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu przyjęto, że wprowadzone oznakowanie przez GDDKiA w ciągu drogi 2215L nad drogą S12 jest właściwe.

(akta kontroli tom I str. 223-263, tom II str. 283-284, 328)

OCENA CZĄSTKOWA

Starosta jako organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych i gminnych realizował zadania określone w § 3 ust. 1 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem, jednak nie zawsze były one wykonywane prawidłowo. Niezgodnie z przepisami prawa prowadzono ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu oraz nierzetelnie realizowano i dokumentowano czynności kontrolne w zakresie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie podjęto również wystarczających działań związanych z weryfikacją sposobu oznakowania na drodze powiatowej 2215L (w rejonie wiaduktu nad drogą ekspresową S-12), pomimo wniosku Policji.

Ponadto nie zapewniono pełnego pokrycia zarządzanych dróg projektami organizacji ruchu, a podejmowane w tym zakresie działania były niewystarczające i nieskuteczne. Brak projektów stałej organizacji ruchu dla dróg, dla których Starosta pełni funkcję organu zarządzającego ruchem oraz brak rzetelnych informacji na ten temat, w sposób istotny utrudnia sprawne i skuteczne wywiązywanie się z wynikających z pełnienia tej funkcji zadań.

OBSZAR

2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu

Opis stanu faktycznego

W toku kontroli oględzinom, z udziałem biegłego powołanego przez NIK, poddano 10 odcinków dróg o łącznej długości 10 km, dla których organem zarządzającym ruchem był Starosta i 10 skrzyżowań usytuowanych w ciągu tych dróg⁵³.

⁵³ Oględzinami objęto odcinki położone w ciągu dróg: 1) 2215L - 1,02 km; 2) 2427L - 1,06 km; 3) 2423L - 1 km; 4) 2259L - 0,85 km; 5) 2247L - 1 km; 6) 2277L - 1,02 km; 7) 2279L i 2280L - 1 km; 8) 106046L - 1,05 km; 9) 106997L - 1 km; 10) 106934L - 1 km). Spośród 10 odcinków poddanych oględzinom, projektami organizacji ruchu (w całości lub części, w tym tymi, które utraciły ważność) dziewięć (łącznie 18 projektów, z tego 12 zatwierdzonych w latach 2013-2021). Żaden z projektów nie podlegał opiniowaniu przez Policję w latach 2022-2024.

2.1. Na poddanych oględzinom odcinkach dróg stwierdzono nieprawidłowości (113⁵⁴) w zakresie organizacji ruchu, w tym dotyczące: niezgodności oznakowania z wprowadzonymi projektami organizacji ruchu, braku lub złego stanu oznakowania poziomego oraz niepodjęcia odpowiednich działań zapewniających bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości. Ponadto, oznakowanie czasowej organizacji ruchu było niedostosowane do zastanego etapu robót budowlanych na drodze gminnej 106046L⁵⁵. Dotyczyło to w szczególności: ustawienia oznakowania pionowego w sposób nieodpowiadający rysunkom przedstawionym w projekcie czasowej organizacji ruchu; pozostawienia oznakowania (B-18) ograniczającego wjazd na teren budowy pojazdami o masie przekraczającej 5 ton.

(akta kontroli tom II str. 160-277)

2.2. W trakcie oględzin stwierdzono występowanie organizacji ruchu (17 przypadków) stwarzających ryzyko dezinformacji lub wprowadzenia w błąd użytkowników drogi. Dotyczyło to ośmiu z dziesięciu odcinków objętych oględzinami oraz usytuowanych w ciągu tych dróg skrzyżowań. Zagadnienie to opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości (pkt 4).

Nie stwierdzono przypadków występowania oznakowania, które nadmiernie skupiałoby uwagę kierowcy, przy czym w trakcie weryfikacji oznakowania ustalono, że znaki drogowe umieszczane w małej ilości na wielu słupkach (np. osobno znaki D-1, a następnie oddzielnie D-6) mogą powodować złudzenie, że na drodze jest bardzo dużo znaków, w sytuacji, gdy niektóre z nich można umieszczać w ilości dopuszczanej przepisami na jednym słupku.

(akta kontroli tom II str. 160-277)

2.3. Powołany przez NIK biegły określił poziom utrzymania pionowego analizowanych odcinków dróg jako dobry, natomiast negatywnie ocenił poziom utrzymania pionowego, głównie ze względu na jego bardzo zły stan techniczny. Wskazał, że oznakowanie to nie zapewniało poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze, nie usprawniało ruchu pojazdów i utrudniało korzystanie z drogi. Stwierdził również, że przy odnowie oznakowania poziomego w pierwszej kolejności należy odnowić oznakowanie na przejściach dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Biegły sformułował również opinię, iż analiza organizacji ruchu na badanych odcinkach dróg wskazuje, że bezpieczeństwo i komfort niechronionych uczestników ruchu drogowego nie są sprawą priorytetową. Wskazał, iż dużo większy nacisk powinien być położony na bezpieczeństwo infrastruktury dla tych uczestników.

(akta kontroli tom II str. 160-277)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Starostwa w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1) 58 przypadków (na 10 skontrolowanych odcinkach dróg) niezgodności oznakowania z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu MI w sprawie warunków technicznych oznakowania dróg. Dotyczyło to m.in.: nieprawidłowego stosowania tabliczek T6b i T6c na wlotach skrzyżowania ulic Przemysłowej i Kościuszki w Bełżycach, braku oznakowania znakiem A-16 przed przejściem dla pieszych na drodze powiatowej nr 2259L w m. Radawczyk; zastosowania znaków C-7 zamiast B-22 na drodze 2247L w Borzechowie (na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2254L). Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono m.in. na

⁵⁴ Występowały sytuacje, w których jeden stan faktyczny obejmował kilka różnych nieprawidłowości. Łącznie dotyczyło to 211 przypadków (w tym ilości znaków, tablic, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego).

⁵⁵ Projekt czasowej organizacji ruchu nr KTD.7121.11.2024 zatwierdzony 14 lutego 2024 r.

odcinku drogi, dla której projekt organizacji ruchu został zatwierdzony w okresie objętym kontrolą (7 kwietnia 2022 r.)⁵⁶. Dotyczyło to m.in. umieszczenia schematu skrzyżowania na projekcie niezgodnie ze stanem rzeczywistym oraz zastosowania znaków A-6a zamiast D-1;

2) 22 przypadki zastosowania znaków drogowych, w tym urządzeń bezpieczeństwa ruchu odmiennie niż w projektach organizacji ruchu. Dotyczyło to ośmiu odcinków objętych projektami organizacji ruchu (100% takich odcinków) i polegało m.in. na oznakowaniu znakami P-18 miejsc postojowych przy cmentarzu na ul. Kościuszki w Bełżycach⁵⁷, ustawienia znaków ostrzegawczych A-16, przy szkole podstawowej w Borzechowie⁵⁸;

3) 10 przypadków (na siedmiu odcinkach) występowania tablic informacyjnych i reklam imitujących znaki drogowe, a także zieleni mających negatywny wpływ na organizację ruchu. Dotyczyło to m.in. zaprojektowania i umieszczenia tablicy reklamowej imitującej znak drogowy⁵⁹ w pasie drogowym na ul. Przemysłowej w Bełżycach oraz dwóch znaków informujących o aptece na ul. Lubelskiej w tej samej miejscowości, przysłonięcia przez zieleni znaku B-20 na skrzyżowaniu drogi gminnej 106046L z drogą powiatową 1550L. W informacji uzyskanej z ZDP wskazano, że nie wydawano zgody na umieszczenie tablic informujących o aptece, przy czym zostaną podjęte dalsze działania w celu ustalenia legalności ich usytuowania, z uwagi na to, że dotyczy to odcinka przekazanego w 2020 r. przez Zarząd Województwa Lubelskiego;

4) 17 przypadków nieczytelnej lub wprowadzającej w błąd organizacji ruchu (na ośmiu odcinkach) polegających m.in. na umieszczeniu znaku B-19 (20 t.) w km 6+706 na drodze powiatowej 2259L w m. Radawczyk za daleko od skrzyżowania, w sposób który może być niewidoczny dla kierowcy; braku informacji o odstępstwach od znaku B-18 (umieszczonych na tablicach pod znakami B-18 w rejonie skrzyżowania (rondo) dróg 2267L z 2268L) na znakach F-6 przed tym skrzyżowaniem, oznakowania przejścia dla pieszych (km 11+280 na drodze powiatowej nr 2247L w Borzechowie) znakami U-5a +C-11 w sposób ograniczający widoczność w strefie oczekiwania;

5) cztery przypadki (na czterech odcinkach) złego stanu technicznego oznakowania (np. uszkodzenie bariery U-14a przy zjeździe z drogi powiatowej 2278 w drogę powiatową nr 2280L, zastosowanie znaku B-2 na skrzyżowaniu ul. Lubelskiej z ul. Nachmana w Bełżycach, niespełniającego wymogów odbłaskowości);

6) 18 przypadków (na ośmiu odcinkach) występowania innych nieprawidłowości mających negatywny wpływ na organizację ruchu na drogach, związanych m.in. z organizacją ruchu drogowego w Bełżycach: głównie w rejonie Urzędu Miejskiego i rynku (droga powiatowa 2427L), który marginalizuje niechronionych uczestników ruchu, jakimi są piesi, nie zapewniając im komfortu poruszania się i bezpieczeństwa, przez co zmuszani są poruszać się pomiędzy chaotycznie zaparkowanymi pojazdami, zastosowaniem dużych powierzchni wyłączonych z ruchu oraz rozdzieleniem kierunków ruchu na rynku wyłącznie oznakowaniem poziomym; oznakowaniem przejścia dla pieszych w km 6+835 na drodze powiatowej nr 2259L w m. Radawczyk, które nie zapewniało odpowiedniej widoczności przejścia w rejonie szkoły podstawowej, spowodowane złym stanem oznakowania poziomego oraz brakiem doświetlenia przejścia, co w opinii biegłego biorącego udział w oględzinach uzasadniałoby montaż znaku D-6 FLUO i sygnalizacji ostrzegawczej, umieszczeniem niewłaściwych balustrad U-11a,

⁵⁶ Projekt organizacji ruchu dla drogi gminnej 106934L (KTD. 7121-65/XVIII/2022).

⁵⁷ Droga powiatowa nr 2423L.

⁵⁸ Droga powiatowa nr 2247L.

⁵⁹ Imitujące symbole właściwe dla znaków D-26, D-26a i D-26b.

ułatwiających wchodzenie na te urządzenia, przy szkole podstawowej w rejonie przejścia dla pieszych.

(akta kontroli tom II str. 160-227)

Starosta wyjaśnił, że zdecydowana większość uwag i nieprawidłowości w oznakowaniu zarządzanych dróg objętych oględzinami dotyczyła dróg/odcinków, które zostały przekazane pod Zarząd Powiatu przez innych zarządców dróg (Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Województwa Lubelskiego), na których stan oraz rozwiązania projektowe organizacji ruchu Starostwo nie miało wpływu. Poszczególne projekty stałych organizacji ruchu nie były opiniowane w Starostwie, w związku z czym Starosta nie mógł wnieść swoich uwag dotyczących przyjętych rozwiązań projektowych. Dotyczyło to np. dawnej drogi wojewódzkiej 834 (obecnie droga powiatowa 2427L) w Bełżycach, czy odcinka nad wiaduktem drogi ekspresowej S12/S17/S19 (w ciągu drogi powiatowej 2215L) w Jakubowicach Konińskich. Natomiast uwagi dotyczące organizacji ruchu na drogach powiatowych wynikały m.in. z braku możliwości zastosowania niektórych rozwiązań projektowych (geometrii drogi, szerokości pasa drogowego), ponieważ dotyczyły starych odcinków dróg, wybudowanych jeszcze przed reformą administracyjną z 1999 r.

Sukcesywnie, w ramach możliwości finansowych, drogi powiatowe są przebudowywane i aktualizowana jest stała organizacja ruchu. Odnośnie uwag dotyczących stanu oznakowania poziomego nadmienił, iż oględziny dróg odbywały się na początku marca i nie występowały jeszcze korzystne warunki atmosferyczne umożliwiające odnowienie oznakowania poziomego przez zarządcę dróg. W dalszej części wyjaśnień poinformował, że szacunkowy, jednorazowy koszt odnowienia oznakowania poziomego na wszystkich drogach powiatowych wynosi ok. 500 tys. zł w związku z czym oznakowanie poziome odnawianie jest sukcesywnie, w miarę możliwości finansowych. W dalszej części wyjaśnień odniósł się do przyczyn uzasadniających pozostawienie niektórych znaków, których zasadność zakwestionowano w trakcie oględzin⁶⁰ podając, że potraktowano je jako niezbędne znaki, które przekazują użytkownikom dróg, w tym również mieszkańcom czy służbom ratunkowym i komunalnym istotne informacje.

(akta kontroli tom II str. 301-302, 328-329)

NIK zwraca uwagę, że nieprawidłowości w organizacji ruchu drogowego obejmowały 10 odcinków dróg, z tego, na co wskazał w złożonych wyjaśnieniach Wicestarosta Lubelski, tylko dwie drogi (droga powiatowa nr 2427L – dawna droga wojewódzka 834/827) oraz odcinek w okolicach wiaduktu łącznie z tym obiektem (w ciągu drogi 2215L) zostały przekazane do Powiatu w ostatnich latach.

OCENA CZĄSTKOWA

Starosta nie zapewnił właściwej organizacji ruchu na odcinkach dróg objętych kontrolą NIK. Ogólny stan oznakowania pionowego na tych drogach był dobry, jednakże stwierdzono szereg nieprawidłowości polegających głównie na niezgodnościach oznakowania z przepisami prawa bądź rozbieżnościach z zatwierdzonymi organizacjami ruchu. Miały one zróżnicowany charakter i skalę, niemniej występowały powszechnie i wpływały negatywnie na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, a istniejące oznakowanie poziome, z uwagi na zły stan techniczny nie spełniało swojej funkcji. W niewystarczającym stopniu w oznakowaniu dróg uwzględniono bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, a pierwszoplanowe znaczenie przypisywano płynności ruchu.

⁶⁰ W szczególności obejmujących umieszczenie tablic i oznaczeń imitujące znaki drogowe.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi	NIK nie formułuje uwag.
Wnioski	W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski: 1. Zintensyfikowanie działań zmierzających do pełnego objęcia projektami organizacji ruchu dróg, dla których Starosta jest organem zarządzającym ruchem. 2. Rzetelne prowadzenie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu. 3. Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu zawierających dane wymagane rozporządzeniem MI w sprawie zarządzania ruchem. 4. Rzetelne przeprowadzanie oraz dokumentowanie przebiegu i wyników kontroli prowadzonych na podstawie § 12 ust. 5 rozporządzenia MI w sprawie zarządzania ruchem. 5. Zawiadamianie zarządów dróg o utracie ważności zatwierdzonych organizacji ruchu, w przypadku braku zawiadomienia o ich wprowadzeniu. 6. Przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych w każdym przypadku, po otrzymaniu zawiadomień o wprowadzeniu stałych organizacji ruchu. 7. Dokonanie weryfikacji sposobu oznakowania na wiadukcie nad drogą ekspresową S12 w ciągu drogi powiatowej nr 2215L, pod kątem uwag zgłoszonych przez Policję. 8. Podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania nieprawidłowości w zakresie oznakowania dróg powiatowych i gminnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń	Zgodnie z art. 54 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 Lublinie. 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 dni 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. Lublin, dnia 24 maja 2024 r.

Kontroler:

Paweł Szafran
Główny specjalista kontroli
państwowej

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie

Edward Szempruch
/podpisano elektronicznie/

/podpisano elektronicznie/