



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.3.1.2024

Pan
Patryk Kosicki
p.o. Dyrektor Oddziału
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a
60-763 Poznań

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Jednostka kontrolowana</i>	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu, 60-763 Poznań ul. Siemiradzkiego 5a (dalej także: Oddział)
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Patryk Kosicki, pełniący obowiązki Dyrektora Oddziału od 6 kwietnia 2021 r. (dalej: Dyrektor Oddziału) (akta kontroli str. 3)
<i>Zakres przedmiotowy kontroli</i>	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem. 2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
<i>Okres objęty kontrolą</i>	Lata 2020-2023 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności (dalej: okres objęty kontrolą).
<i>Podstawa prawna</i>	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
<i>Kontroler</i>	Tomasz Nowiński, doradca prawny - upoważnienie do kontroli nr LPO/012/2024 z dnia 9 stycznia 2024 r. (akta kontroli str. 1-2)

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

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu prawidłowo realizował powierzone mu organizacyjne, techniczne i kontrolne zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach, a organizacja ruchu na terenie jego właściwości miejscowej była zgodna z przepisami prawa oraz spełniała swoją funkcję. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości pozostawały bez istotnego wpływu na działalność Oddziału i powyższą ocenę.

W Oddziale stworzono odpowiadające realizowanym zadaniom warunki organizacyjne oraz zatrudniono odpowiednią do zakresu tych zadań liczbę osób posiadających kierunkowe wykształcenie i kompetencje w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych. Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu przebiegało sprawnie, natomiast prowadzona w Oddziale ewidencja zatwierdzonych organizacji ruchu nie była prowadzona w pełni rzetelnie, gdyż nie we wszystkich pozycjach zawierała wymagane wpisy dotyczące kilometrażu drogi, na którym wprowadzana była zatwierdzona organizacja ruchu oraz daty rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu. Całość pozostających we właściwości miejscowej Oddziału dróg krajowych posiadała zatwierdzone stałe organizacje ruchu, a kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu oraz kontrole okresowe tych dróg, poza odosobnionymi przypadkami, przeprowadzane były terminowo.

Na 6 spośród 10 poddanych oględzinom odcinków dróg krajowych stwierdzono łącznie 12 przypadków zastosowania znaków drogowych pionowych i poziomych rozbieżnego z zatwierdzoną organizacją ruchu obejmującą te odcinki. Dotyczyło to m.in. umieszczenia w terenie znaków nieuwzględnionych w aktualnej organizacji ruchu (6 przypadków), oraz nieumieszczenia w terenie znaków ujętych w aktualnej organizacji ruchu (4 przypadki). Zastosowane na poddanych oględzinach odcinkach dróg oznakowanie było czytelne i nie wymagało nadmiernego skupienia uwagi kierowców w celu jego odczytania. Nie stwierdzono także, aby opisane wyżej odstępstwa od zatwierdzonej organizacji ruchu w zastosowaniu niektórych znaków miały znaczący wpływ na organizację ruchu i tym samym na poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Oddział w Poznaniu, jako jeden z szesnastu, wchodził w skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA). Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Oddziału³ sprawy związane z zarządzaniem ruchem drogowym należały do zadań Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem (dalej: wydział BRD). Były to m.in.: monitorowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem warunków zarządzania ruchem, uzgadnianie projektów organizacji ruchu i przygotowywanie ich do zatwierdzenia przez upoważnione osoby, nadzór merytoryczny nad działaniami prowadzonymi przez Rejony w zakresie bezpieczeństwa drogowego i zarządzania ruchem. W strukturze organizacyjnej Oddziału istniało także 8 Rejonów (w Chodzieży, Gnieźnie, Kaliszu, Kępnie, Koninie, Lesznie, Nowym Tomyślu i Środzie Wielkopolskiej) podzielonych na dwa do czterech obwodów drogowych, których celem funkcjonowania było m.in. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wykonywanie zadań w zakresie dokonywania objazdów i kontroli dróg, podejmowanie działań mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości oraz zgłaszanie uwag do stałej i czasowej organizacji ruchu.

² NIK formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Regulamin Organizacyjny GDDKiA stanowi, że zadania oddziałów określone są w ich regulaminach organizacyjnych nadawanych przez dyrektorów oddziałów w formie dostosowanej do ramowego regulaminu ustalonego zarządzeniem Generalnego Dyrektora. Regulamin organizacyjny Oddziału został nadany zarządzeniem Dyrektora Oddziału nr 1 z dnia 21.01.2019 r. i dwukrotnie zmieniany zarządzeniami nr 7 z 30.04.2020 r. oraz nr 2/2024 zmieniającym regulamin od dnia 3 stycznia 2024 r.

(akta kontroli str. 78-79, 84-89)

Oprócz Dyrektora Oddziału i dwóch jego zastępców, zatwierdzających z upoważnienia Generalnego Dyrektora organizację ruchu, 26 pracowników Oddziału w swoich zakresach obowiązków posiadało czynności związane z zarządzaniem ruchem drogowym. Byli to zarówno pracownicy Wydziału BRD (w tym Naczelnik Wydziału) jak i pracownicy Rejonów. Wśród tych osób: 11 posiadało certyfikaty audytorów BRD, 7 ukończone kursy dokształcające w zakresie audytora BRD, 3 ukończone kursy audytora BRD, 17 ukończone szkolenia w zakresie inspektora BRD, 5 ukończone szkolenia w zakresie kontroli okresowych stanu dróg oraz dwie ukończone szkolenie w zakresie stosowania barier ochronnych.

(akta kontroli str. 101-107)

1.2. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Organizacyjnego, obszar działania Oddziału pokrywa się z obszarem województwa wielkopolskiego. Trzema zarządzeniami Dyrektora Generalnego z 2015 i 2017 r.⁴ zmieniono tak określony obszar działania Oddziału poprzez: dodanie do niego 21,6 km odcinka drogi ekspresowej S8 w województwie łódzkim (od km 107+287 - granica województwa wielkopolskiego i łódzkiego do km 128+896 - węzeł „Wieluń”); przekazanie w zarząd oddziałowi w Szczecinie 5,903 km odcinka drogi krajowej nr 22 w województwie wielkopolskim (od km 119+613 do km 125+516); przekazanie w zarząd oddziałowi w Bydgoszczy 0,776 km odcinka drogi ekspresowej S5 w województwie wielkopolskim od granicy województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego do węzła Mieleszyn.

Na tym obszarze Oddział realizował zadania w zakresie zarządzania ruchem drogowym i bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych⁵ oraz drogach szybkiego ruchu i autostradach⁶ o łącznej długości: w 2022 r. 1501,251 km, w 2023 r. 1502,433 km oraz według stanu na 1 marca 2024 r. 1498,488 km⁷. Cała długość zarządzanej sieci drogowej objęta była zatwierdzonymi, stałymi organizacjami ruchu.

(akta kontroli str. 6-30, 62-91, 94-99)

W Oddziale prowadzona była ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, odrębnie stałych i czasowych, według układu określonego w § 9 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Wpisy do ewidencji dokonywane były chronologicznie, według wpływu wniosku o zatwierdzenie projektu. Na podstawie zbadanych 106 spraw stwierdzono, że dane zawarte w ewidencji odpowiadały danym zawartym w dokumentacji zgromadzonej w toku rozpatrywania wniosku o zatwierdzenie projektu czasowej lub stałej organizacji ruchu. Projekty poprzednich i czasowych organizacji ruchu były przechowywane przez okres co najmniej dwóch lat od wprowadzenia nowej organizacji ruchu.

W ewidencji zatwierdzonych czasowych organizacji ruchu, zawierającej 653 pozycje w 2022 r., 615 pozycji w 2023 r. i 61 pozycji w pierwszym kwartale 2024 r.:

1. obok numeru drogi nie wpisywano kilometrażu lub nazwy ulicy (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), co dotyczyło 626 pozycji w 2022 r., 600 pozycji w 2023 r. i wszystkich 61 pozycji w pierwszym kwartale 2024 r.,
2. nie wpisywano daty rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), co dotyczyło 176 pozycji w 2022 r. oraz 256 pozycji w 2023 r.

⁴ Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie zmiany obszarów działania oddziałów GDDKiA: w Łodzi i Poznaniu, Poznaniu i Szczecinie, Bydgoszczy i Poznaniu, odpowiednio: Nr 29 z 20.04.2015 r., Nr 35 z 08.05.2015 r. i Nr 46 z 11.12.2017 r.

⁵ Zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm.): Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

⁶ Za wyjątkiem dróg krajowych położonych w granicach miast na prawach powiatu – art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm. – dalej: Prawo o ruchu drogowym).

⁷ Długość dróg krajowych na obszarze działania Oddziału zmniejszyła się w 2023 r. na mocy dwóch rozporządzeń Ministra Infrastruktury z dnia 21 września 2023 r.: w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg krajowych (Dz.U. poz. 1950) oraz w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych (Dz.U. poz. 1951), które m.in. dotyczyły odcinków dróg w województwie wielkopolskim.

W ewidencji zatwierdzonych stałych organizacji ruchu, zawierającej 262 pozycje w 2022 r., 158 pozycji w 2023 r. i 14 pozycji w pierwszym kwartale 2024 r.:

1. obok numeru drogi nie wpisywano kilometraża lub nazwy ulicy (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), co dotyczyło 230 pozycji w 2022 r., 145 pozycji w 2023 r. i wszystkich 14 pozycji w pierwszym kwartale 2024 r.,
2. nie wpisywano daty rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), co dotyczyło 54 pozycji w 2022 r. oraz 104 pozycji w 2023 r.

(akta kontroli str. 187-266)

Dalszy opis braków w ewidencji zamieszczono w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

1.3. Na podstawie zbadanych 106 prowadzonych w Oddziale postępowań w sprawie zatwierdzenia projektów czasowej lub stałej organizacji ruchu stwierdzono, że 88 (83%) z nich zakończyło się klauzulą zatwierdzającą projekt bez uwag lub z uwagami, w czasie nieprzekraczającym 50 dni. Czasu powyżej 50 dni (od 52 do 162) wymagało 18 (17%) spośród zbadanych postępowań.

(akta kontroli str. 292-296)

Odnosnie najdłużej trwających postępowań Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że przyczynami tego było:

- złożenie do zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu przed uzgodnieniem projektu branży elektrycznej, który miał wpływ na przyjęte rozwiązania, gdyż zadanie dotyczyło budowy oświetlenia dedykowanego przejść dla pieszych; projekt został rozpatrzony i zatwierdzony po uzgodnieniu dokumentacji branżowej,
- oczekiwanie na uzupełnienie projektu lub wyjaśnienia (po kontaktach telefonicznych z projektantem) odnośnie zakresu zabezpieczenia robót; projekt został zatwierdzony po ustaleniu tego zakresu.

W pozostałych przypadkach Zastępca Dyrektora jako przyczynę przedłużania się postępowań wskazał kumulację w danym okresie dużej ilości projektów podlegających rozpatrzeniu.

(akta kontroli str. 290-291)

Spośród zbadanych 106 postępowań w sprawie zatwierdzenia projektów czasowej lub stałej organizacji ruchu 11 (10,4%) zakończyło się klauzulą zatwierdzającą projekt bez uwag, a 95 (89,6%) klauzulą z uwagami. Sprawy zakończone klauzulą bez uwag, poza trzema przypadkami, zakończone zostały w terminie od 6 do 14 dni⁸. W skrajnym, odosobnionym przypadku, zakończenie sprawy klauzulą bez uwag nastąpiło po upływie 70 dni od złożenia wniosku. Projekt był kilkakrotnie uzupełniany, ostatnio na cztery dni przed jego zatwierdzeniem.

(akta kontroli str. 292-296)

1.4. W objętych kontrolą latach, do Oddziału wpłynęły następujące ilości wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu: 1109 w 2022 r. (w tym 409 wniosków dotyczyło stałej organizacji ruchu i 700 czasowej), 1197 w 2023 r. (400 stałej i 797 czasowej) oraz 216 wniosków przez dwa pierwsze miesiące 2024 r. (93 stałej i 123 czasowej). Z tego w odpowiednich, ww. latach, projektów zatwierdzono bez uwag: 83 (51 i 32), 56 (48 i 8) oraz 2 (2 i 0); zatwierdzono z uwagami lub po wprowadzeniu zmian odpowiednio: 739 (202 i 537), 779 (110 i 669) oraz 36 (5 i 31). Odesłano do poprawek odpowiednio: 269 (146 i 123), 229 (111 i 118) oraz 19 projektów (12 i 7).

(akta kontroli str. 321, 351)

Postępowania w sprawie zatwierdzenia projektów organizacji ruchu zakończyły się klauzulą odrzucenia projektu w 10 przypadkach dotyczących projektów złożonych w 2022 r. (2 projektów stałej organizacji ruchu i 8 czasowej) oraz 6 takich projektów złożonych w 2023 r. (3 stałej i 3 czasowej). Wśród projektów organizacji ruchu złożonych

⁸ W tym czasie dwie spośród tych spraw zostały przez wnioskodawców uzupełnione na wezwania telefoniczne bądź mailowe pracowników Oddziału prowadzących sprawę.

do zatwierdzenia w 2024 r. (do 1 marca) nie było przypadków zakończenia postępowania klauzulą odrzucenia projektu.

Na 16 odrzuconych w latach 2022-2023 projektów organizacji ruchu przyczyną zastosowania takiej klauzuli było:

- w jednym przypadku nieefektywność projektowanej organizacji ruchu,
- w jednym przypadku brak właściwości miejscowej (złożony do zatwierdzenia projekt nie dotyczył drogi krajowej),
- w dwóch przypadkach zagrożenie lub obniżenie bezpieczeństwa ruchu przez projektowaną organizację (niewprowadzenie ograniczeń prędkości, zniesienie zakazu skrętu w lewo),
- w dwóch przypadkach niezgodność projektu z przepisami dotyczącymi umieszczania na drogach znaków,
- w 10 przypadkach brak wymaganej opinii organu lub konieczność wprowadzenia poprawek do projektu oraz niereagowanie wnioskodawcy na wezwania do uzupełnienia wniosku lub projektu.

(akta kontroli str. 267-288, 321)

Dalszy opis postępowań zakończonych odrzuceniem wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu także w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W okresie objętym kontrolą w Oddziale nie korzystano z możliwości powołania komisji z przedstawicielami organów zewnętrznych dla szczegółowego rozpatrzenia opinii lub wątpliwości związanych z projektem organizacji ruchu, jak też nie zasięgano opinii rzeczoznawców lub biegłych w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo lub środowisko (§ 8 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem).

(akta kontroli str. 327)

W okresie objętym kontrolą, Wojewoda Wielkopolski nie prowadził żadnych spraw z zakresu nadzoru sprawowanego nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych położonych w Mieście Poznaniu (art. 10 ust. 2 pkt 4 Prawa o ruchu drogowym).

(akta kontroli str. 111-113)

Jak oświadczył Dyrektor Oddziału, w okresie objętym kontrolą nie było przypadków informowania zarządu drogi o braku zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu. Koncesjonariusz i jednocześnie zarządca drogi – autostrady A2, Autostrada Wielkopolska S.A., lub działająca na jego zlecenie jednostka, w przypadku zbliżającego się końca terminu na wprowadzenie organizacji ruchu przysyłał z wyprzedzeniem dokumentację z prośbą o zmianę tego terminu⁹.

(akta kontroli str. 308)

1.5. Dyrektor Oddziału poinformował, że w latach 2022-2024 analizowano organizację i bezpieczeństwo ruchu w ramach:

- kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujących kontrole ogólne dzienne i nocne całej podległej sieci oraz kontrole szczegółowe miejsc szczególnie niebezpiecznych wskazanych na podstawie klasyfikacji odcinków w oparciu o dane o wypadkach drogowych,
- objazdów dróg dla weryfikacji oznakowania podległej sieci dróg w celu jego optymalizacji,
- cyklicznych rutynowych objazdów dróg wykonywanych przez pracowników Rejonów i Obwodów Drogowych, podczas których istniejące oznakowanie jest na bieżąco poddawane analizie,
- rozpatrywania wniosków o zmianę organizacji ruchu lub poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Otrzymano analizy organizacji i bezpieczeństwa ruchu jedynie od policji poprzez

⁹ Do oświadczenia Dyrektora Oddziału załączony został przykładowy wniosek Autostrady Wielkopolskiej S.A.

formułowane wnioski. W zależności od wyniku rozpatrzenia danego wniosku, w przypadku potwierdzenia jego zasadności i potrzeby zmian w organizacji ruchu, sporządzany był stosowny projekt stałej organizacji ruchu, by zmiany te mogły zostać zrealizowane.

(akta kontroli str.108)

We wskazanym wyżej okresie, dla dróg na terenie właściwości miejscowej Oddziału, sporządzonych zostało 160 projektów organizacji ruchu, w tym 86 przez pracowników Oddziału oraz 74 poprzez zlecenie opracowania projektów organizacji ruchu jednostkom zewnętrznym, w ramach zawartych z nimi po przeprowadzonych postępowaniach w sprawie udzielenia zamówienia publicznego wcześniejszych wieloletnich umów na bieżące utrzymanie dróg. Umowy te zawierane były na okres kilku lat i ich postanowienia przewidywały możliwość zlecenia wykonania projektów organizacji ruchu na drogach, których dotyczyła umowa. Jeden z załączników do umowy (Tabela Elementów Rozliczeniowych) przewidywał w ramach wynagrodzenia za utrzymanie dróg określone kwoty przeznaczone na wykonanie dokumentacji projektów stałej organizacji ruchu w ramach prac interwencyjnych.

W latach 2022-2024 (I kwartał) łączna wartość zleceń dotyczących wykonania projektów organizacji ruchu wyniosła 142 985,37 zł (średnio 1 932,23 zł za projekt). W poszczególnych latach tego okresu były to kwoty: 82 969,79 zł w 2022 r., 52 592,53 zł w 2023 r. oraz 7 423,05 zł w I kwartale 2024 r. W okresie tym najniższa kwota zlecenia na wykonanie projektu stałej organizacji ruchu wynosiła 500 zł netto (projekt związany z montażem lustra na skrzyżowaniu), a najwyższa 34 085,60 zł netto (wykonanie projektu stałej organizacji ruchu na S11b w związku z wprowadzeniem znaków F-14 d, e, f oraz D-50 i E-1 od km 0+000 do km 18+766).

(akta kontroli str.109-110, 317-318)

1.6. W objętych kontrolą latach, na obszarze właściwości miejscowej Oddziału zatwierdzono i wprowadzono 74 stałe organizacje ruchu w 2022 r. (przeprowadzono wszystkie 74 kontrole wykonania zadań technicznych z tym związanych) oraz 73 stałe organizacje ruchu w 2023 r. (przeprowadzono wszystkie 73 kontrole wykonania zadań technicznych z tym związanych). W 2024 r. (do 1 marca) nie wprowadzono żadnej stałej organizacji ruchu.

Wśród wytypowanych i przedłożonych do zbadania 22 protokołów z kontroli wykonania zadań technicznych w latach 2022-2023, w dwóch przypadkach kontrolę przeprowadzono z przekroczeniem 14 dniowego terminu na jej przeprowadzenie, określonego w § 9 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W pierwszym przypadku kontrola taka została przeprowadzona 15 dnia po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu (DK11 km 209+240, 209+303, Rejon Chodzież, protokół z 07.04.2023 r.) oraz w drugim przypadku 19 dnia (DK83 km 9+035 w miejscowości Kowale Pańskie, Rejon w Koninie, protokół z 04.07.2022 r.). Odnośnie tego drugiego przypadku Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że kontrola tego odcinka przeprowadzona została dwukrotnie. Jedna w terminie do 14 dni, tj. 28.06.2022 r. bez udziału kierownika Rejonu z uwagi na jego nieobecność w pracy¹⁰. Druga, w dniu 04.07.2022 r., w obecności Kierownika Rejonu.

Dalszy opis przypadku niedotrzymania terminu przeprowadzenia kontroli także w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W dwóch protokołach z kontroli wykonania zadań technicznych stwierdzono nieprawidłowości polegające na niezgodności wprowadzonej w terenie organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu. W jednym przypadku dotyczyły one wprowadzenia pod znakami D-51a tabliczki T-1, podczas gdy zgodnie z projektem powinny zostać zastosowane tabliczki T-1a, a w drugim dotyczyły konieczności naniesienia w ramach odnowy oznakowania poziomego, znaku P-12. Ponadto w jednym z protokołów, w którym stwierdzono zgodność wprowadzonej w terenie organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu, zamieszczono uwagę o „nie wykonaniu nowych barier energochłonnych wg. przedmiaru w załączniku nr 1”.

(akta kontroli str.114-136, 308, 312)

¹⁰ Do wyjaśnień załączony został protokół kontroli tego odcinka drogi z 28.06.2022 r.

Naczelnik Wydziału BRD oświadczyła, że tabliczki T-1 zostały w lutym 2024 r. wymienione na drodze w kierunku Poznania, natomiast w kierunku Warszawy zostaną wymienione w kwietniu 2024 r., a oznakowanie poziome P-12 zostanie wymalowane przy okazji wiosennej odnowy oznakowania poziomego. Odnośnie nowych barier energochłonnych Naczelnik wskazała, że są one planowane do wykonania w ramach innego programu inwestycyjnego, a ujęte były w przedmiotowej organizacji ruchu w celu uniknięcia konieczności opracowania dodatkowego projektu organizacji ruchu dla tego samego odcinka drogi w zakresie samych nowych barier.

(akta kontroli str.137-138)

W Oddziale nie prowadzono ewidencji kontroli, o których mowa w § 12 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. przeprowadzanych co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach (dalej: kontrola okresowa). Protokoły z takich kontroli zgromadzono w zbiorze m.in. zawierającym 149 protokołów z kontroli przeprowadzanych na terenie właściwości miejscowej Oddziału w 2022 r. oraz 176 protokołów z kontroli zrealizowanych w 2023 r. Protokoły te zostały sporządzone w jednolitej formie i zawierały:

- wymienienie osób przeprowadzających kontrolę,
- datę oraz nazwę drogi i jej kilometraż, w którym prowadzona była kontrola,
- wymienienie rejonu drogowego odpowiedzialnego za utrzymanie kontrolowanego odcinka drogi,
- uwagi dotyczące prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania: znaków drogowych pionowych, znaków drogowych poziomych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podpisy osób przeprowadzających kontrolę.

Wszystkie protokoły były czytelnie wypełnione i podpisane. W zbadanych 32 protokołach (10%) nie stwierdzono przypadków niezachowania terminu ich przeprowadzenia.

Na wytypowanych do kontroli w formie oględzin 10 odcinkach dróg krajowych zostały w latach 2022-2023 przeprowadzone 24 kontrole okresowe. Na każdym z odcinków kontrole przeprowadzane były z częstotliwością raz na 6 miesięcy oprócz odcinka DK 11, na którym jedna z kontroli przeprowadzona została w siódmym miesiącu od poprzedniej (pierwsza z nich 25 kwietnia 2023 r., kolejna 14 listopada).

(akta kontroli str.139-186, 297-307)

Dalszy opis przypadku niezachowania terminu przeprowadzenia kontroli okresowej także w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu nie była prowadzona rzetelnie, gdyż w licznych jej pozycjach:
 - nie wpisywano kilometrażu lub nazwy ulicy (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem) lecz nazwę miejscowości, co dotyczyło 96,84 % pozycji w ewidencji czasowych organizacji ruchu w latach 2022-2024 (I kwartał) oraz 89,63 % pozycji w ewidencji stałych organizacji ruchu w tym samym okresie,
 - nie wpisywano daty rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (wymóg określony w § 9 pkt 2 ppkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), co dotyczyło 65,93 % pozycji w ewidencji czasowych organizacji ruchu w latach 2022 – 2023 oraz 66,51 % pozycji w ewidencji stałych organizacji ruchu w tym samym okresie.

Odnośnie niewpisywania do ewidencji kilometrażu drogi Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że: „Nie wszystkie odcinki dróg krajowych posiadają nazwę ulicy, a projektanci, zwłaszcza

w przypadku czasowych organizacji ruchu, w większości przypadków nie wskazują lokalizacji opierając się na pikiecieżu drogi. Dlatego we wskazanej kolumnie wpisywano nazwę miejscowości, jako najczęściej określane miejsce danej organizacji ruchu we wnioskach o zatwierdzenie projektu lub tytułach projektów. Również dla szybkiej identyfikacji danej organizacji ruchu, w przypadku konieczności odszukania konkretnego projektu, najbardziej pomocna jest, oprócz numeru drogi, nazwa miejscowości. Niemniej informuję, że do ewidencji będą wpisywane każdorazowo wskazane w rozporządzeniu dane, tj. kilometraż drogi lub nazwa ulicy.”.

Odnosnie niewpisywania do ewidencji rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że: „Rzeczywiste terminy wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu pozyskiwane są od pracowników właściwych Rejonów, pod nadzorem których wprowadzane są zatwierdzone organizacje ruchu na drogach krajowych. Dane takie przekazywane są za pomocą poczty elektronicznej. W przypadku gdy stała lub czasowa organizacja ruchu nie została jeszcze zgłoszona do wprowadzenia ze względu na odsunięcie robót w czasie, nie ma możliwości wskazania daty w przedmiotowej kolumnie. Ponadto czasowa organizacja ruchu dla robót utrzymaniowych wprowadzana jest dla prac planowanych lub interwencyjnie bardzo często, nawet kilkanaście razy w miesiącu, nie ma więc możliwości wskazania jednej daty wprowadzania organizacji ruchu. Daty te są jednak rejestrowane w Rejonach na podstawie zawiadomień od Wykonawców robót.”.

(akta kontroli str. 290-291, 328-329)

NIK wskazuje, że zwłaszcza w odniesieniu do wprowadzonych stałych organizacji ruchu, w celu zachowania rzetelności prowadzonej ewidencji zatwierdzonych organizacji ruchu niezbędne jest wpisywanie do niej wszystkich danych wymaganych przepisami rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

2. W 10 na 16 (62,5%) przypadków zakończenia w kontrolowanym okresie postępowania w sprawie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu klauzulą odrzucenia, jako podstawę odrzucenia wskazano przyczyny, które nie zostały wymienione w § 8 pkt 5 i 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. brak opinii uprawnionych organów oraz niereagowanie wnioskodawcy na wezwania do uzupełnienia projektów.

Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił: „Z uwagi na to, że jednym z obowiązków zarządzającego ruchem jest zatwierdzenie organizacji ruchu niezagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego, projekty, które nie posiadały opinii pozostałych zarządców dróg lub policji zostały odrzucone. Brak opinii innego zarządcy drogi czy policji uniemożliwiał ocenę, czy z punktu widzenia zainteresowanych organów projektowana organizacja ruchu nie będzie zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz czy będzie efektywna. Brak formalny nie jest natomiast elementem podlegającym poprawie, a uzupełnieniu. Rozporządzenie MI w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.748) nie przewiduje trybu pozostawienia projektu bez rozpatrzenia do czasu uzupełnienia braków formalnych, dlatego zdecydowano się na tryb odrzucenia projektu.”.

(akta kontroli str. 328-329)

NIK, nie kwestionując argumentacji dotyczącej zakresu poprawek dotyczących samego projektu i nie załączonych do niego opinii, a także wobec wskazania na nieokreślenie w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem możliwości pozostawienia projektu bez rozpatrzenia, podkreśla jednak, że przesłanki odrzucenia wymienione w przywołanych wyżej przepisach dotyczą stwierdzenia określonych braków bezpośrednio w projekcie. Skoro zatem wymagane opinie są jedynie załącznikami do rozpatrywanego projektu, to ich brak (jako brak formalny), zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Zastępcę Dyrektora Oddziału, powinien skutkować jedynie wezwaniem wnioskodawcy do uzupełnienia wniosku.

3. W jednym na 22 zbadane przypadki (4,5%) przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu (§ 12 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), przekroczono o 14 dni 14 dniowy termin

na wykonanie takiej kontroli, a także w jednym na 24 zbadane przypadki (4%) kontroli okresowych (§ 12 pkt 5 rozporządzenia) kontrola taka przeprowadzona została w siódmym miesiącu od poprzedniej.

Dyrektor Oddziału oświadczył, że przekroczenie terminu przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych spowodowane było koniecznością wykonywania innych bieżących czynności, natomiast przeprowadzenie kontroli okresowej w siódmym miesiącu po poprzedniej wynikało z chęci dopasowania terminu, który umożliwiał równoczesny udział w kontroli pracowników Oddziału i Policji, celem wymiany uwag i spostrzeżeń.

(akta kontroli str. 309)

OCENA CZĄSTKOWA

Oddział prawidłowo realizował zadania w zakresie związanym z wykonywaniem organizacyjnych, technicznych i kontrolnych zadań organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych. Sprawnie przebiegało zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, a okres wymiany informacji z wnioskodawcami oraz uzupełniania przez nich złożonych projektów, w 83% zbadanych 106 spraw, nie przekraczał 50 dni. Prowadzona w Oddziale, w okresie objętym kontrolą, ewidencja zatwierdzonych organizacji ruchu odpowiadała formie określonej w obowiązujących przepisach¹¹, lecz nie była prowadzona w pełni rzetelnie, gdyż nie zawierała wszystkich wymaganych danych. W większości wpisów nie odnotowywano w niej wymaganego wskazania kilometrażu drogi, na którym wprowadzana była zatwierdzona organizacja ruchu oraz nie podawano daty rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu. Wszystkie drogi krajowe pozostające we właściwości miejscowej Oddziału posiadały zatwierdzone stałe organizacje ruchu, a kontrole prawidłowości zastosowanych na tych drogach znaków drogowych, za wyjątkiem jednego stwierdzonego przypadku, prowadzone były nie rzadziej niż co sześć miesięcy. Stwierdzono także przypadek niedochowania 14 dniowego terminu na przeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu.

OBSZAR

2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.

2.1. Ustalenia dokonane podczas przeprowadzonych oględzin organizacji ruchu istniejącej na 10 odcinkach dróg krajowych¹², na 6 z tych odcinków wykazały łącznie 14 przypadków¹³ niezgodności zastosowanej na drodze organizacji ruchu z zatwierdzonym, aktualnym projektem organizacji ruchu obejmującym te odcinki:

1. Na zjeździe z S11 z kierunku: Piła na DK 92 w kierunku Tarnowo Podgórne, pod ujętym w planie sytuacyjnym znakiem ograniczenia prędkości do 50 km/h (B-33) umieszczono znak „droga jednokierunkowa” (D-3), który nie był ujęty w planie sytuacyjnym zatwierdzonej w dniu 16.07.2014 r. stałej organizacji ruchu Nr 4093/284/14, obejmującym znaki znajdujące się na tym odcinku drogi.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten pozostał z organizacji ruchu zatwierdzonej pod nr 4093/24/2012 zatwierdzonej 15.02.2012 r. i zostanie on usunięty zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu.

2. Na wjeździe z DK 92 z kierunku: Pniewy na S11 w kierunku: Piła, umieszczono zasłonięty znak uzupełniający F-22 – ograniczenia na pasie ruchu, a nad nim przekreślony ręcznie naniesionym znakiem „X”, znak B-33 (ograniczenie prędkości do 60 km/h). Znak B-33 nie został ujęty w planie sytuacyjnym zatwierdzonej w dniu 16.07.2014 r. stałej organizacji ruchu Nr 4093/284/14, obejmującym znaki znajdujące się na tym odcinku drogi.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znaki te dotyczą czasowej organizacji ruchu dla remontu kładki w m. Swadzim. Znaki zostały zamontowane i wyłączone z obowiązywania poprzez zasłonięcie i przekreślenie do czasu rozpoczęcia ich obowiązywania.

3. Na DK 11 w miejscowości Chludowo – skrzyżowanie z ul. Gołęzewską, po zachodniej

¹¹ Tj. w § 9 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r., poz. 784), dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

¹² Oględzinom poddane zostały odcinki o długości od 1 do 2 kilometrów, obejmujące także skrzyżowania lub zjazdy.

¹³ Na jednym odcinku od jednego do czterech przypadków.

części skrzyżowania, na ul. Gołęczewskiej (kierunek Gołęczewo), w odległości 15 m od DK11 znajduje się znak B-5 - zakaz wjazdu samochodów ciężarowych z tabliczką typu T zawierającą informację doprecyzowującą zakaz wjazdu. Na planie sytuacyjnym zatwierdzonej 14.11.2018 r. organizacji ruchu Nr 4080.1.2018.133 nie ma takiego znaku, natomiast w zbliżonej lokalizacji przewidziany jest znak B-18 – zakaz wjazdu pojazdów o masie całkowitej większej od 3,5 t, którego w tej lokalizacji nie było.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że oznakowanie to zostało wprowadzone na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.1.2018.102 z dnia 10.09.2018 r.

4. Po zachodniej części skrzyżowania, na ul. Gołęczewskiej (kierunek Gołęczewo), przed skrzyżowaniem z DK11 znajduje się znak B-20 stop, podczas gdy na planie sytuacyjnym zatwierdzonej 14.11.2018 r. organizacji ruchu Nr 4080.1.2018.133 znajduje się znak A-7 ustąp pierwszeństwa.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.1.2018.102 z dnia 10.09.2018 r.

5. Po wschodniej części skrzyżowania z DK11, na ul. Gołęczewskiej (kierunek Chludowo) w odległości 10 m od dk11, znajduje się znak B-5 - zakaz wjazdu samochodów ciężarowych z tabliczką typu T zawierającą informację doprecyzowującą zakaz wjazdu. Na planie sytuacyjnym zatwierdzonej 14.11.2018 r. organizacji ruchu Nr 4080.1.2018.133 nie ma takiego znaku,

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.1.2018.102 z dnia 10.09.2018 r.

6. Po wschodniej części skrzyżowania z DK11, na ul. Gołęczewskiej (z kierunku Gołęczewo), w odległości 10 m od DK11 znajduje się znak B-20 - stop, podczas gdy na planie sytuacyjnym zatwierdzonej 14.11.2018 r. organizacji ruchu Nr 4080.1.2018.133 znajduje się znak A-7 - ustąp pierwszeństwa.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.1.2018.102 z dnia 10.09.2018 r.

7. Na S11 w odległości 200 m od węzła Borówiec, na planie sytuacyjnym organizacji ruchu Nr 4093.300.2010 zatwierdzonej 10.08.2010 r. ujęto znak B-33 ograniczenie prędkości do 70 km/h na wysięgniku nad pasem ruchu do skrętu w prawo oraz powtórzenie symbolu tego znaku jako znaku poziomego. Zgodnie z planem umieszczono znak pionowy na wysięgniku, natomiast na pasie ruchu do skrętu w prawo nie było symbolu znaku B-33.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że nie odtworzono symbolu znaku B-33 jako znaku poziomego po remoncie nawierzchni jezdni. Zostanie opracowany i zatwierdzony projekt zmiany stałej organizacji ruchu uwzględniający brak ww. oznakowania poziomego.

8. Na S11 w odległości 20 m od węzła Borówiec, na planie sytuacyjnym organizacji ruchu Nr 4093.300.2010 zatwierdzonej 10.08.2010 r. uwzględniono znak B-33 ograniczenie prędkości do 40 km/h na wysięgniku nad pasem ruchu do skrętu w prawo oraz powtórzenie symbolu tego znaku jako znaku poziomego. Zgodnie z planem umieszczono znak pionowy na wysięgniku, natomiast na pasie ruchu do skrętu w prawo nie było symbolu znaku B-33.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że nie odtworzono symbolu znaku B 33 jako znaku poziomego po remoncie nawierzchni jezdni. Zostanie opracowany i zatwierdzony projekt zmiany stałej organizacji ruchu uwzględniający brak ww. oznakowania poziomego.

9. Przy zjazdach z ronda węzła Borówiec nie naniesiono znaków poziomych P-7a – linia krawędziowa przerywana, ujętych w zatwierdzonej organizacji ruchu Nr 4093.300.2010 zatwierdzonej 10.08.2010 r.

Dyrektor Oddziału zadeklarował, że zostanie opracowany i zatwierdzony projekt zmiany stałej organizacji ruchu uwzględniający brak ww. oznakowania poziomego.

10. Na DK 11 przy wjeździe z kierunku: Środa Wielkopolska na DK 11 umieszczony został znak A-7 - ustąp pierwszeństwa przejazdu, podczas gdy na planie sytuacyjnym

organizacji ruchu Nr 4080.110.2022.3 z 29.06.2023 r. zaznaczono w tym miejscu dwa znaki na jednym słupku, tj. także znak D-2 – koniec drogi z pierwszeństwem.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.69.2021 z dnia 18.06.2021 r.

11. Na Drodze krajowej Nr 11, przed zjazdem w kierunku: Środa Wielkopolska z kierunku: Katowice, w odległości 120 m od zjazdu umieszczono znaki A-6b – skrzyżowanie z drogą podporządkowaną z prawej strony oraz w odległości 30 m od zjazdu drogowym E-2a, podczas gdy na planie sytuacyjnym zatwierdzonej organizacji ruchu Nr 4080.180.2022.3 z 29.06.2023 r kolejność tych znaków była odwrotna, przy czym na planie zaznaczono, nieodpowiadający kierunkowi zjazdu, znak A-6c - skrzyżowanie z drogą podporządkowaną z lewej strony.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.110.2022.3 z dnia 29.06.2023 r.

12. Na DK Nr 92 w miejscowości Kostrzyn, w północnej części skrzyżowania z ul. Zapłocie, 40 m przed drogą krajową 92 na ul. Zapłocie z kierunku: Biskupice, 5 m za drogowym E-2a umieszczono na jednym słupku znaki A-7 - ustąp pierwszeństwa przejazdu i D-2 – koniec drogi z pierwszeństwem z tabliczką uprzedzającą o zastosowaniu znaku B-20, których to znaków nie ujęto na planie sytuacyjnym zatwierdzonej organizacji ruchu Nr 4080.27.2022 zatwierdzonej 18.02.2022 r.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że zostanie opracowany i zatwierdzony projekt stałej organizacji ruchu dla lokalizacji znaków pionowych D-2+A-7+tabliczka na wlocie ul. Zapłocie.

13. Na DK Nr 92 w miejscowości Kostrzyn, w południowej części skrzyżowania z ul. Średzką, 40 m przed drogą krajową 92 na ul. Średzkiej z kierunku: Kleszczewo, umieszczono na jednym słupku znaki A-7 - ustąp pierwszeństwa przejazdu i D-2 – koniec drogi z pierwszeństwem wraz z tabliczką informującą o odległości, których to znaków nie ujęto na planie sytuacyjnym organizacji ruchu Nr 4080.27.2022 zatwierdzonej 18.02.2022 r.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że znak ten został wprowadzony na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.31.3.2020 z dnia 05.07.2021 r.

14. Na drodze krajowej Nr 92 z kierunku: Września, 50 m przed skrzyżowaniem z ul. Stawną umieszczony został znak D-1 – droga z pierwszeństwem, a na wysokości przejścia dla pieszych znak D-6 - przejście dla pieszych, podczas gdy na planie sytuacyjnym zatwierdzonej organizacji ruchu Nr 4081.706.2023 z 12.12.2023 oba te znaki zlokalizowano bezpośrednio przed przejściem dla pieszych.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że oznakowanie to zostało wprowadzone na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu nr 4080.1.2016 z dnia 30.11.2016 r.

Dalszy opis rozbieżności pomiędzy znakami umiejscowionymi na drodze a zatwierdzoną organizacją ruchu zamieszczono w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

Podczas oględzin stwierdzono dwa przypadki, gdy znaki poziome były wytarte, częściowo słabo oraz częściowo w ogóle niewidoczne. Dotyczyło to:

1. drogi DK11 przy wjeździe z kierunku: Środa Wielkopolska na DK 11 znaku P-13 – warunkowe zatrzymanie oraz znaku P-4 – podwójnej linii ciągłej i znaku linii krawędziowej,
2. drogi DK92 w miejscowości Paczkowo, skrzyżowania w kierunku: Biskupice, znaku P-10 przejście dla pieszych.

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że oznakowania te zostaną odtworzone w ramach wiosennej odnowy oznakowania poziomego.

(akta kontroli str.331-344, 346-350)

Ponadto podczas oględzin, na wjeździe z DK92 na S11 ustalono, że na rozjeździe w kierunku: Piła, w miejscu łączenia się barier energochłonnych brak było osłony energochłonnej U-15a ujętej w planie sytuacyjnym zatwierdzonej, stałej organizacji ruchu. O fakcie tym poinformowano Dyrektora Oddziału w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK.

Dyrektor Oddziału poinformował, że nowa osłona energochłonna U-15a została zainstalowana w tym miejscu jeszcze tego samego dnia (tj. 21 marca 2024 r.), natomiast brak było sprawnej bariery przez okres 18 dni, tj. od dnia 3 marca, kiedy to została ona uszkodzona na skutek uderzenia przez samochód osobowy.

(akta kontroli str. 313-316)

Poza wymienionymi powyżej przypadkami, na całej długości odcinków poddanych oględzinom:

- oznakowanie poziome było: zgodne z zatwierdzonymi stałymi organizacjami ruchu oraz rysunkami planu sytuacyjnego dla tych organizacji, w dobrym stanie, koloru białego z wyraźnie widocznymi, odcinającymi się wizualnie od podłoża krawędziami,
- oznakowanie pionowe zlokalizowane było zgodnie z rysunkami planów sytuacyjnych, tablice znaków były w dobrym stanie, wyraźne i czytelne, bez ubytków,
- nie stwierdzono sytuacji ograniczających lub utrudniających postrzegalność znaków, - zastosowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego były zgodne z rysunkami planów sytuacyjnych, umieszczone w przewidzianej dla nich na planie lokalizacji, w stanie dobrym.

(akta kontroli str.331-344)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Zgodnie z § 5 pkt 1 ppkt 2a rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, projekt organizacji ruchu powinien m. in. zawierać lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych.

Na 6 spośród 10 podanych oględzinom odcinkach dróg stwierdzono 12 miejsc, w których istniały rozbieżności pomiędzy rzeczywistym umiejscowieniem przy lub na drodze znaków, a zatwierdzoną, aktualną organizacją ruchu, w tym:

- 6 przypadków dotyczyło umieszczenia znaków na podstawie wcześniejszej organizacji ruchu, podczas gdy późniejsza, tj. aktualna organizacja tych znaków nie uwzględniała,
- 4 przypadki dotyczyły nieumieszczenia w terenie znaków ujętych w aktualnej organizacji ruchu,
- jeden przypadek dotyczył umieszczenia przy drodze znaków nieujętych w aktualnej organizacji ruchu,
- jeden przypadek zamieszczenia w planie sytuacyjnym organizacji ruchu niewłaściwego znaku (przy drodze umieszczono znak prawidłowy).

Przytoczone wyżej przy opisie ustaleń dokonanych podczas oględzin wyjaśnienia Dyrektora Oddziału wskazujące, że znaki nieujęte w aktualnej, zatwierdzonej organizacji ruchu umieszczone zostały na podstawie wcześniej zatwierdzonych organizacji ruchu, nie zasługują na uwzględnienie.

NIK wskazuje, że jeśli zatwierdzana stała organizacja ruchu nie stanowi zmiany istniejącej organizacji (§ 5 pkt 1 ppkt 2a zdanie drugie rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem), to powinna ona dotyczyć wszystkich, istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych (zdanie pierwsze wyżej wskazanego przepisu) i tym samym dotychczasowa organizacja traci moc. Pozostawienie znaków na drodze, na podstawie poprzednio zatwierdzonych organizacji ruchu nie ma wówczas podstaw prawnych.

OCENA CZĄSTKOWA

Zastosowane na poddanych oględzinom odcinkach dróg oznakowanie było czytelne i nie wymagało nadmiernego skupienia uwagi kierowców w celu jego odczytania. Stan oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego był dobry. Nie stwierdzono, aby ustalone przypadki odstępstwa umieszczanych przy i na drogach znaków drogowych od zatwierdzonej organizacji ruchu miały znaczący wpływ na organizację ruchu i w konsekwencji na poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg.

V. Uwagi i wnioski

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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

1. Zamieszczanie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu kilometrażu drogi lub nazwy ulicy, których dotyczy zatwierdzona organizacja ruchu.
2. Stosowanie klauzuli odrzucenia projektu organizacji ruchu wyłącznie w przypadku spełnienia się przesłanek opisanych w § 8 pkt 5 i 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.
3. Podjęcie działań w celu wyeliminowania przypadków przekraczania terminu przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałych organizacji ruchu oraz przeprowadzanych raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowanych na tych drogach znaków drogowych.
4. Podjęcie działań w celu doprowadzenia do zgodności pomiędzy znakami umieszczonymi przy odcinkach dróg poddanych oględzinom, a aktualną, zatwierdzoną organizacją ruchu.

VI. 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 Poznaniu. 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 zgłoszenia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Poznań, dnia 28 maja 2024 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontroler:

Tomasz Nowiński
doradca prawny
/podpisano elektronicznie/

Dyrektor:

z up. Artur Pięgas
p.o. wicedyrektor
/podpisano elektronicznie/