



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.3.3.2024

Pan
Jacek Jaśkowiak
Prezydent Miasta Poznania

Urząd Miasta Poznania
Plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Poznania Plac Kolegiacki 17, 61-841 Poznań ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Jaśkowiak, Prezydent Miasta Poznania, od 8 grudnia 2014 r. (dalej: Prezydent)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem. 2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) ²
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	Tomasz Otworowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/005/2024 z 5 stycznia 2024 r. Marcin Kaczmarek, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/033/2024 z 29 lutego 2024 r. (akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej: Urząd lub UMP.

² Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623 (dalej: ustawa o NIK).

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent Miasta Poznania w większości prawidłowo realizował w latach 2022-2024 (do 24 maja) zadania organizacyjne, techniczne i kontrolne organu zarządzającego ruchem drogowym. Badanie organizacji ruchu na dziewięciu odcinkach dróg wykazało jednak, że na sześciu odcinkach wystąpiły nieprawidłowości polegające na niezgodnościach organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami, a na pięciu z przepisami prawa. Uwzględniając liczbę stwierdzonych nieprawidłowości wobec skali realizowanych przez Prezydenta zadań⁵, w ocenie NIK poziom utrzymania oznakowania dróg oraz urządzeń sygnalizacji co do zasady był dobry, a organizacja ruchu była ogólnie logiczna, czytelna i zrozumiała.

NIK pozytywnie ocenia objęcie 100% zarządzanych dróg i ulic zatwierdzonymi projektami organizacjami ruchu. Prawidłowo prowadzono procesy zatwierdzania tych projektów, a większość z nich została przeprowadzona w terminie do dwóch miesięcy. Skutecznie egzekwowano nanoszenie na projektach poprawek, a odrzucenie projektów oparte było o obowiązujące przepisy.

Organ zarządzający ruchem, tylko wobec 18% dróg udokumentował przeprowadzenie 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 umieszczonych na drogach. Kontrole te udokumentowano jedynie w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości w oznakowaniu i utrzymaniu urządzeń sygnalizacyjnych, co w ocenie NIK uniemożliwiało faktyczną weryfikację realizacji tego obowiązku. W trakcie kontroli NIK, tj. od drugiego kwartału br. wprowadzono obowiązek i rozpoczęto dokumentowanie wszystkich przeprowadzanych kontroli.

Poza jednym stwierdzonym przypadkiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami terminowo przeprowadzono kontrole wykonania zadań technicznych dla wprowadzonych stałych organizacji ruchu. W uzasadnionych przypadkach realizowano kontrole czasowych organizacji ruchu oraz tymczasowych zgłoszeń lub zakazów ruchu.

Zatwierdzone projekty organizacji ruchu na poddanych oględzinom odcinkach dróg, w większości odpowiadały obowiązującym zasadom i warunkom technicznym określonych w: ustawie z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁷ oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oznakowania⁸. Stwierdzono jednak dziewięć przypadków zastosowania rozwiązań, które były sprzeczne z ww. przepisami, z tego cztery dotyczyły ronda Śródka.

Wprowadzona organizacja ruchu w większości była zgodna z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, jednakże stwierdzono dziesięć przypadków braków lub

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

⁵ Sieć drogowa, dla której Prezydent pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem obejmowała 2104 odcinki dróg i ulic.

⁶ Dz. U. z 2023 r., poz. 1047. Dalej: uprd.

⁷ Dz. U. z 2017 r., poz. 784. Dalej: rwzr.

⁸ Dz. U. z 2019 r., poz. 2311. Dalej: rwtzs.

zastosowania innego oznakowania względem stałych organizacji ruchu⁹, z tego trzech na rondzie Śródka i czterech względem czasowych organizacji ruchu¹⁰.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Zadania organu zarządzającego ruchem do 31 stycznia 2023 r. realizowało¹¹ Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta¹², a od 1 lutego 2023 r.¹³ Biuro Miejskiego Inżyniera Ruchu¹⁴. W strukturze BKPiRM, w okresie od 1 lutego 2023 r. do 31 grudnia 2023 r., wydzielono Oddział Zatwierdzeń i Odbiorów Organizacji Ruchu i Oddział Kontroli i Projektów Organizacji Ruchu oraz Koordynacji Przedsięwzięć. Zastępca dyrektora BKPiRM ds. zarządzania ruchem był jednocześnie Miejskim Inżynierem Ruchu¹⁵. Po wprowadzeniu zmiany struktury organizacyjnej Urzędu, do Biura MIR przeniesiono ww. oddziały, a od 1 stycznia 2024 r. oddziały połączono w jeden – Oddział Kontroli i Projektów Organizacji Ruchu oraz Koordynacji Przedsięwzięć, a także utworzono samodzielne stanowiska m.in.: ds. ewidencji i zezwoleń oraz ds. zatwierdzeń i odbiorów organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 185-268, 272)

Prezydent pisemnie upoważnił Dyrektora Biura MIR oraz jego zastępcę do wykonywania zadań z zakresu zarządzania ruchem oraz wydawania decyzji administracyjnych w pierwszej instancji.

(akta kontroli str. 269-271, 349-359)

Zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach w Biurze MIR na koniec 2022 r. wykonywało 14 pracowników, a na koniec 2023 r. i I kwartału 2024 r. piętnastu. Wszyscy posiadali wykształcenie wyższe techniczne, z czego 11 w zakresie budownictwa o specjalności drogowej. Dwie osoby ukończyły studia podyplomowe w zakresie inżynierii ruchu i planowania transportu. Dwóch pracowników Biura MIR legitymowało się uprawnieniami audytora brd. Średni staż pracy pracowników Biura wynosił 15 lat.

(akta kontroli str. 15-18, 272-348)

W Urzędzie obowiązywała niesformalizowana praktyka opiniowania projektów organizacji ruchu. W tym celu utworzono w 2019 r. Zespół Opiniowania Projektów¹⁶, w którego skład wchodził przedstawiciel zarządu drogi, Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, Poznańskich Inwestycji Miejskich oraz Straży Miejskiej. Wnioski o zatwierdzenie organizacji ruchu, które wpływały do Biura MIR, przekazywano do Zespołu, co skracало proces opiniowania projektów. Zespół spotykał się roboczo raz w tygodniu.

W strukturze Biura MIR wyodrębniono stanowiska pracy zajmujące się wyłącznie opracowywaniem projektów organizacji ruchu. Ponadto wprowadzono narzędzia informatyczne wspomagające pracę organu zarządzającego ruchem – System Wspierający Zarządzanie Ruchem (SWZR), który w bazie danych posiadał

⁹ Dalej: sor.

¹⁰ Dalej: cor.

¹¹ Zarządzenie Dyrektora BKPiRM nr 9/2021 z 2 grudnia 2021 r.

¹² Dalej: BKPiRM.

¹³ Pismo Okólne Sekretarza Miasta Poznania nr 1/2023 z 31 stycznia 2023 r. Czynności kontrolne w UM zakończono 24 maja 2024 r.

¹⁴ Dalej: Biuro MIR.

¹⁵ Dalej: MIR.

¹⁶ Dalej: ZOP.

organizację ruchu dla całego obszaru Miasta oraz umożliwiał projektowanie i automatyczne generowanie projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 15-21)

1.2. W okresie objętym kontrolą długość sieci drogowej, na której MIR zarządzał ruchem drogowym wynosiła na koniec 2022 r. – 1072 km., na koniec 2023 r. oraz na koniec pierwszego kwartału 2024 r. – 1076 km. Długość sieci drogowej w 100% objęta była zatwierdzonymi organizacjami ruchu – co w toku kontroli zostało potwierdzone na losowej próbie siedmiu odcinków dróg¹⁷.

(akta kontroli str. 32-34, 360-389, 1069)

MIR posiadał ustaloną sieć dróg, na których zarządzał ruchem. Według stanu na 22 marca 2024 r. obejmowała ona 2104 odcinki wraz z planem liniowym dróg, ich podziałem na kategorie krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne, nazwami ulic i dzielnic, przebiegiem od – do oraz ich długością. Na próbie pięciu stykowych odcinków¹⁸ stwierdzono, że nie występowały fragmenty nieobjęte zarządzaniem ruchem w rejonach graniczących pomiędzy sąsiadującymi jednostkami terytorialnymi wykonującymi zadania organów zarządzających ruchem drogowym.

(akta kontroli str. 978, 1919-1920)

Zgodnie z § 9 ust. 1 rwzr, MIR prowadził ewidencje zatwierdzonych organizacji ruchu, odrębnie dla projektów czasowych i stałych. Ewidencja obejmowała wszystkie elementy wskazane w ust. 2 ww. przepisu. Prowadzona była chronologicznie a projekty posiadały kolejny numer ewidencyjny nadany według daty ich zatwierdzenia. Na próbie dziesięciu projektów, które utraciły ważność w 2022 r. i 2023 r. stwierdzono, że były one w ewidencji czytelnie oznaczone. MIR, zgodnie z § 12 ust. 4 rwzr, poinformował zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonych organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 937-967, 1620-1765)

Badanie próby 90 zatwierdzonych organizacji ruchu, w tym 28 czasowych organizacji ruchu (dalej: cor) oraz 62 stałych organizacji ruchu (dalej: sor), w zakresie zgodności zatwierdzeń z danymi wskazanymi w ewidencji, wykazało sześć uchybień natury formalnej, o czym więcej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 56-61, 1345-1346, 1410-1412, 1620 -1765)

1.3. W okresie objętym kontrolą do MIR wpłynęło 3373 wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu¹⁹, z czego 1403 w 2022 r., 1557 w 2023 r. oraz 413²⁰ w 2024 r. Bez uwag zatwierdzono odpowiednio 1272, 1404 oraz 378 projektów. W powyższym okresie, w 2024 r., zwrócono pięć projektów w celu wprowadzenia w nich zmian. Odrzucono 41 projektów w 2022 r., 53 w kolejnym roku, a trzy w 2024 r. Podstawy odrzucenia badanych projektów wpisywały się w katalog przesłanek wskazany w § 8 ust. 5 i 6 rwzr.

(akta kontroli str. 1004, 1172-1320)

Badanie przeprowadzone na próbie 28 spraw dotyczących zatwierdzeń cor wykazało, że termin ich rozpatrzenia wynosił od czterech do 52 dni, a 61% z nich zatwierdzono w ciągu 30 dni. W przypadku badania próby 62 spraw dotyczących sor, było one zatwierdzane w terminie od sześciu do 191 dni, z czego 85% zatwierdzeń dokonano w terminie do dwóch miesięcy, trzech projektów do trzech miesięcy i sześciu powyżej

¹⁷ Próbą objęto ulice: Chłapowskiego, Małeckiego, Siemiradzkiego, Szamarzewskiego (na odcinku od ul. Polnej do ul. Nowina), Garbary, Zamenhofa (na odcinku od ul. Piłsudskiego do Ronda Starołęka), Jeżycka - Poznańska.

¹⁸ Ulice: Gnieźnieńska, Gdyńska, Bukowska (skrzyżowanie z ul. Radarową), Głogowska (do węzła Komorniki), Dolna Wilda (do węzła Luboń).

¹⁹ Stałych i czasowych.

²⁰ Do 1 marca 2024 r.

trzech miesięcy. W najbardziej skrajnych przypadkach projekty zatwierdzano po 134, 191 oraz 204 dniach od daty ich złożenia.

MIR wyjaśnił, że osiem z dziewięciu przypadków przekroczenia terminu dwóch miesięcy na zatwierdzenie dotyczyło projektów wewnętrznych, gdzie wnioskodawcą nie był podmiot zewnętrzny, a dłuższy czas ich procedowania wynikał z wewnętrznych ustaleń i uzgodnień pomiędzy pracownikami oraz wprowadzania zmian w tworzonej dokumentacji. Dodał, że w powyższych przypadkach MIR nie był zobowiązany terminem na ich załatwienie. Odnosząc się do projektu sor o nr ewidencyjnym 3/2022 z 24 sierpnia 2021 r., który zatwierdzono 5 stycznia 2022 r., tj. po 134 dniach, MIR wyjaśnił, że wynikało to z prowadzonych, nieudokumentowanych pisemnie, konsultacji z projektantem. MIR podał, że od II kwartału 2024 r. pracownicy zatrudnieni na stanowisku ds. zatwierdzeń i odbiorów organizacji ruchu, zobowiązani zostali do dokumentowania w formie notatki służbowej kontaktów z wnioskodawcą, w tym również kontaktów telefonicznych.

(akta kontroli str. 56-62, 1345-1346, 1410-1412,)

Na próbie 62 zatwierdzonych sor oraz 28 cor stwierdzono, że projekty zawierały wszystkie elementy wskazane w § 5 ust. 1 pkt 1-7 rwzr, poza sześcioma projektami, w których stwierdzono braki, wymaganego pkt. 6 tego przepisu, 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.

W przypadku nw. zatwierdzonych projektów:

- sor nr 288/2022 i 335/2022 - nie określono przewidywanego terminu wprowadzenia organizacji ruchu;
- cor nr 11/2023 – nie określono terminu przywrócenia sor;
- cor nr 180/2023 i 324/2023 – nie wskazano terminów wprowadzenia cor i przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu;
- cor nr 711/2023 – nie określono terminu jego wprowadzenia.

MIR wyjaśnił, że w powyższych sprawach pracownik merytoryczny kontaktował się telefonicznie z projektantem celem ustalenia obowiązujących terminów, których daty zostały zawarte w zatwierdzeniach i ewidencji (co zostało potwierdzone w przekazanej w toku kontroli dokumentacji).

(akta kontroli str. 56-61, 1345-1346, 1410-1412, 1620-1630, 1698-1728)

Wszystkie 90 objęte badaniem zatwierdzone projekty, zgodnie z § 7 ust. 2 i 3 rwzr, zawierały opinie zarządu drogi oraz Policji²¹.

(akta kontroli str. 1345-1346, 1410-1412)

Badanie próby 29 odrzuconych projektów (20 cor i dziewięciu sor), potwierdziło zasadność tych decyzji. W analizowanych przypadkach uwzględniano negatywne uwagi zarządu drogi, Zarządu Transportu Miejskiego oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Braki zatwierdzenia uzasadniano m.in.: potencjalnym zagrożeniem bezpieczeństwa uczestników ruchu (w tym pieszych), całkowitą blokadą lub nieracjonalnym znacznym ograniczeniu ruchu, niezasadnością proponowanych rozwiązań (przy możliwych znacznie korzystniejszych opcjach dla zachowania ciągłości i bezpieczeństwa ruchu) oraz ich niezgodnością z obowiązującymi przepisami lub wcześniej zatwierdzonymi organizacjami ruchu.

(akta kontroli str. 698-970, 1172-1316)

W okresie objętym kontrolą pięć spraw dotyczących zatwierdzania projektów odesłano w celu wprowadzenia w nich poprawek. Dotyczyły one m.in.: nieaktualności

²¹ Z wyłączeniem dróg gminnych, gdzie opinia Policji nie była wymagana.

pierwotnego projektu i jego niezgodności ze stanem istniejącym, potrzeby podziału etapowania planowanych prac celem utrzymania ciągłości ruchu, potrzeby czasowego wyłączenia z użytkowania ogólnodostępnych miejsc postojowych, zastosowania niepotrzebnych i zbędnych znaków pionowych. W każdym odesłanym do poprawy projekcie wnioskodawca wprowadził stosowne zmiany skutkujące ostatecznym zatwierdzeniem tych projektów.

(akta kontroli str. 1319-1344)

1.4. MIR nie powoływał komisji ani nie zasięgał opinii rzeczoznawców, audytorów czy biegłych w celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem. Projekty były opiniowane, w ramach powołanego przez MIR ZOP-u, przez zarząd dróg oraz w przypadku dróg powiatowych, także przez Komendę Miejską Policji. Utworzenie ZOP przyspieszało uzyskanie przez wnioskodawcę projektu organizacji ruchu wymaganych opinii i uzgodnień. MIR współpracował również z radami osiedli mieszkaniowych Miasta oraz Komisją Transportu i Polityki Mieszkaniowej Rady Miasta Poznania.

(akta kontroli str. 12-14, 21)

1.5. W okresie objętym kontrolą, MIR sporządził 429 projektów organizacji ruchu, z czego 185 w 2022 r., 190 w 2023 r. oraz 54 w 2024 r. MIR wyjaśnił, że projekty opracowywane były na wnioski mieszkańców, jednostek organizacyjnych i pomocniczych Miasta oraz służb – Policji, Pogotowia Ratunkowego, Straży Pożarnej, a także Gabinetu Prezydenta i wydziałów UMP (dot. projektów czasowej organizacji ruchu związanych m.in. z uroczystościami, imprezami, wyborami), a także na podstawie przeprowadzanych okresowych kontroli organizacji ruchu. MIR nie zlecał opracowań projektów organizacji ruchu zewnętrznym podmiotom.

(akta kontroli str. 27-31)

W latach 2022-2024 MIR nie występował o przygotowanie analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu przez podmioty zewnętrzne. MIR wyjaśnił, że analizy prowadzone były przez pracowników zatrudnionych na stanowisku ds. zatwierdzeń i odbiorów organizacji ruchu każdorazowo przed zatwierdzeniem projektów. Dodał, że analizy te nie są dokumentowane, ponieważ nie ma takiej konieczności, a ich rezultatem jest zatwierdzenie projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 21, 48-52)

Z informacji przekazanych przez zarząd drogi - Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu wynika, że poniesione koszty wprowadzenia stałych organizacji ruchu wyniosły: 2 067 tys. zł. w 2022 r. i 2 329 tys. w 2023 r.

(akta kontroli str. 48-55)

W latach 2022-2024 do MIR wpłynęły cztery petycje dotyczące organizacji ruchu (wszystkie w 2023 r.):

1) mieszkańców Osiedla Szczepankowo, którzy zwrócili się o pozostawienie ruchu dwukierunkowego, wbrew wystąpieniu Rady Osiedla Szczepankowa do MIR w sprawie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na części ulic. Petycja została uwzględniona jako opinia do propozycji zmiany organizacji ruchu, poddanych konsultacjom społecznym;

2) mieszkańców Osiedla Strzeszyn, którzy zwrócili się o przywrócenie ruchu dwukierunkowego, pomimo że wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na jednej z ulic wyniknęło z wniosku Rady Osiedla Strzeszyn. W odpowiedzi zwrócono uwagę m.in., że zmiana organizacji ruchu była jedynie częścią zmiany organizacji wprowadzonej na pozostałych ulicach. Wprowadzenie postulowanej zmiany może nastąpić, po spełnieniu warunków technicznych (określonych przez zarząd drogi) oraz pozytywnej opinii samorządu pomocniczego (rady osiedla);

3) mieszkańców Osiedla Stare Miasto dotyczącej zmiany docelowej organizacji ruchu remontowanej ulicy. Przedmiotem petycji był remont chodnika połączony z powstaniem pasa zieleni oraz przesunięciem parkowania pojazdów na jezdnię. Mieszkańcy zwrócili się o możliwość wyznaczenia ukośnych miejsc parkowania. Z uwagi na warunki techniczne, minimalna szerokość jezdni uniemożliwiała zapewnienie wymaganej szerokości jezdni manewrowej dla postulowanego sposobu parkowania.

4) mieszkańców osiedla Strzeszyn dotyczącej zmiany organizacji ruchu na osiedlu. Mieszkańcy zwracali się o wprowadzenie ruchu naprzemiennego (tzw. mijanek) na jednej z ulic. MIR odpowiedział, że zarząd drogi był na etapie sporządzania dokumentacji projektowej dotyczącej przedmiotowej ulicy. Projekt zakładał wprowadzenie ruchu dwukierunkowego.

(akta kontroli str. 977)

W zakresie działań podejmowanych w latach 2022-2024 (I kwartał) w ramach sprawowanego nadzoru²² nad zarządzaniem ruchem na sieci drogowej zarządzanej przez Prezydenta, Wojewoda Wielkopolski zwracał się do organu zarządzającego ruchem o przesłanie dokumentacji i udzielenie wyjaśnień w pięciu sprawach dot. organizacji ruchu (wszystkie w 2023 r.)²³. W jednej sprawie Wojewoda negatywnie ocenił organizację ruchu wprowadzającą ograniczenia tonażowe²⁴. Po wniesieniu przez Prezydenta skargi kasacyjnej 1 lutego 2024 r.²⁵ sprawa oczekuje na rozstrzygnięcie Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie. W ocenie Prezydenta przedmiotowa organizacja ruchu była uzasadniona i zgodna z potwierdzonymi przez Zarząd Osiedla Głuszyna potrzebami społeczności lokalnej. Ponadto, kwestionowany projekt organizacji ruchu posiadał pozytywne opinie wskazujące na zasadność wprowadzenia tej organizacji z uwagi na ograniczoną nośnością obiektu mostowego.

W pozostałych przypadkach Wojewoda nie wnosił zastrzeżeń i uwag do prowadzonych przez MIR postępowań.

(akta kontroli str. 876-933, 1970-2034)

1.6. W okresie objętym kontrolą, liczba zatwierdzonych i wprowadzonych sor wyniosła: po 146 w 2022 i 2023 r., 16 w 2024 r. W każdym przypadku MIR przeprowadził kontrole zadań technicznych, o której mowa w § 12 ust. 3 rwzr. Szczegółowe badanie próby 20 z 308 wprowadzonych sor, przeprowadzone w oparciu o protokoły pokontrolne wykazało, że kontrole, poza jednym przypadkiem opisanym w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*, przeprowadzono terminowo, zgodnie z § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia, tj. w ciągu 14 od dnia wprowadzenia organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 26, 52, 972-973, 1905-1918)

Objęte badaniem kontrole były protokolowane w formie pisemnej. W 12 kontrolach stwierdzono zgodność faktycznej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem, a w ośmiu stwierdzono od jednej do 12 nieprawidłowości. Wszystkie protokoły z kontroli przekazano do zarządu drogi, a w trzech skrajnych przypadkach nastąpiło to po upływie 79, 218 i 482 dni od zakończenia kontroli.

MIR wyjaśnił, że rwzr nie precyzuje standardów postępowania w tym zakresie, a wskazane przypadki miały charakter incydentalny. Dodał, że brak przekazania tych

²² O którym mowa w art. 10 ust. 2 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047).

²³ Dot. ulic: Gorajska, Naramowicka, Babicka, Szpitalna i Romana Dmowskiego.

²⁴ Dot. organizacji ruchu na ul. Babickiej z 9 czerwca 2021 r. oraz 27 stycznia 2023 r.

²⁵ Od Wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z 13 grudnia 2023 r., któremu Prezydent Miasta Poznania zarzuca naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy – wskazując m.in., że wbrew ustaleniom Sądu, w trakcie procedowania zaskarżonego aktu, Prezydent współpracował z zarządcami dróg i organami zarządzającymi ruchem, a także brał pod uwagę opinię Komendy Miejskiej w Poznaniu – załączając opinię ww. jako dowód w sprawie.

protokołów stwierdzono podczas wewnętrznej weryfikacji dokumentów, po czym dokonano niezwłocznego ich przekazania.

(akta kontroli str. 48-55, 972-973, 1873-1918)

W przypadku ośmiu protokołów, w których sformułowano nieprawidłowości, MIR nie posiadał dokumentacji potwierdzającej ich usunięcie.

MIR wyjaśnił, że w powyższym zakresie nie dokonywano dodatkowej weryfikacji. Dodał, że rwzr nie precyzuje konieczności dokumentowania czynności w tym zakresie, a weryfikacja wcześniej stwierdzonych nieprawidłowości miała miejsce podczas okresowych kontroli organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 48-53, 972-973)

Zgodnie z § 12 ust. 5 rwzr, organ zarządzający ruchem miał obowiązek przeprowadzać co najmniej raz na 6 miesięcy kontrole²⁶ prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. W toku kontroli przedstawiono dokumentację - protokoły pokontrolne²⁷ - obejmujące 386 (tj. 18%) z 2104 ulic ujętych w wykazie dróg publicznych, dla których organem zarządzającym ruchem był MIR. W Urzędzie nie dysponowano protokołami kontroli pozostałych odcinków dróg co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 48-55, 678-826, 860-862, 971)

W 2022 r. sporządzono protokoły z 12 kontroli okresowych, którymi objęto 47 ulic, z czego nieprawidłowości stwierdzono na 38 drogach. W 2023 r. sporządzono protokoły z 16 kontroli na 290 ulicach, z czego nieprawidłowości stwierdzono na 233 drogach. W 2024 r. w wyniku trzech kontroli na 49 ulicach, nieprawidłowości stwierdzono na 20. Protokoły z kontroli wraz ze wskazaniem usunięcia nieprawidłowości przesyłano do zarządu drogi, w terminie od jednego do 146 dni od zakończenia kontroli. W 15 przypadkach następowało to po upływie 60 dni, w tym 11 razy dokumenty przekazywano po ponad 100 dniach.

MIR, odnosząc się do terminów przekazywania protokołów, wyjaśnił, że rozporządzenie rwzr nie określa takich terminów, natomiast kwestie mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zweryfikowane podczas kontroli okresowych, były przekazywane na bieżąco do zarządu drogi i omawiane w trakcie Komisji Bezpieczeństwa Ruchu²⁸, wspólnych wizji terenowych oraz rozmów z zarządem drogi. Dłuższe terminy przekazywania protokołów, według MIR, wynikały z trudnej sytuacji kadrowej – trwających naborów²⁹, nieobecności pracowników, grupowaniem wielu ulic w poszczególnych protokołach oraz prowadzeniem dużej ilości spraw. Dodał, że pomimo, iż rozporządzenie nie precyzuje standardów w tym zakresie, od marca 2024 r. protokoły będą sporządzane i przesyłane w terminie 30 dni od dnia przeprowadzenia kontroli.

(akta kontroli str. 48-55, 860-862, 971)

Przedstawiona dokumentacja dotycząca kontroli okresowych nie wskazywała podjęcia czynności w celu weryfikacji usunięcia przez zarząd dróg nieprawidłowości stwierdzonych na 291 z 386 ulic w pisemnych protokołach kontroli okresowych³⁰.

²⁶ Dalej: kontrole okresowe.

²⁷ Na dzień 22 marca 2024 r.

²⁸ Działających przy MIR, z udziałem przedstawicieli merytorycznych służb i jednostek miejskich – Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej, Zarządu Dróg Miejskich, Zarządu Transportu Miejskiego.

²⁹ W okresie objętym kontrolą przeprowadzono sześć (skutecznych) naborów rekompensując wszystkie odejścia w tym okresie.

³⁰ W okresie objętym kontrolą – do 22 marca 2024 r.

MIR wyjaśnił, że w przedmiotowym zakresie organ nie dokonywał takiej weryfikacji, ponieważ ma ona miejsce podczas kolejnych okresowych kontroli, a rozporządzenie nie precyzuje konieczności dokumentowania tych czynności.

(akta kontroli str. 48-55, 860-862, 971)

W kontrolowanym okresie³¹, w trybie § 10 rwzr, do MIR zgłoszono 1686 tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu, w tym: 77 w 2022 r., 1233 w 2023 r. oraz 376 w 2024 r.

Wyjaśniając istotne rozbieżności pod względem liczby zgłoszeń w poszczególnych latach MIR wskazał, że zgodnie z § 10 ust. 2 rwzr to zarząd drogi winien niezwłocznie dokumentować zmienioną organizację ruchu i przedstawiać ją organowi zarządzającemu ruchem. Rozbieżności w latach 2022-2024 wynikały z faktu, że informacje te nie były na bieżąco przekazywane, dlatego MIR podjął decyzję o rejestrowaniu tych zgłoszeń we własnym zakresie w systemie korespondencji przychodzącej.

(akta kontroli str. 35, 48-55, 979-1003)

Badaniem objęto 36 tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu (po 12 z każdego roku objętego kontrolą). Przedstawiona dokumentacja nie zawierała informacji dotyczących przeprowadzonych kontroli, ani skorzystania przez organ z uprawnień wynikających z §10 ust. 3 pkt. 2-3³² rwzr.

MIR wyjaśnił, że dla 36 spraw objętych badaniem nie były przeprowadzone kontrole. Dodał, że zgodnie z zapisami ww. rozporządzenia, to na właściwym zarządzie drogi ciąży obowiązek dokumentowania wprowadzonej organizacji ruchu, niemniej jednak pracownicy zatrudnieni na stanowiskach ds. zatwierdzeń i odbiorów organizacji ruchu, na podstawie analizy przesłanych zgłoszeń czy interwencji mieszkańców, dokonują wyrwykowych kontroli w terenie. Wskazał, że w kontrolowanym okresie przeprowadzono łącznie kilkadziesiąt takich kontroli, natomiast udokumentowano te, w których zostały sformułowane wnioski pokontrolne: jedną w 2022 r., osiem w 2023 r. oraz dwie w 2024 r.

(akta kontroli str. 38-43, 612, 974-976)

W ramach próby objętej badaniem w dyspozycji MIR, w 32 przypadkach, pozostawały zawiadomienia przekazywane przez uprawnione organy i podmioty w trybie § 10 ust. 2 pkt 1 rwzr³³.

Tylko w czterech spośród 36 spraw objętych badaniem, MIR otrzymał od zarządu drogi zawiadomienia stanowiące o realizacji przez ten organ obowiązku wynikającego z §10 ust 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, zgodnie z którym właściwy zarząd drogi niezwłocznie dokumentuje zmienioną organizację ruchu, określając przewidywany termin przywrócenia stanu pierwotnego i przedstawia go właściwemu organowi zarządzającemu ruchem.

MIR wyjaśnił, że do zadań organu zarządzającego ruchem nie należy egzekwowanie od zarządu drogi realizacji obowiązków wynikających z powyższego przepisu. Pomimo tego prowadzone są rozmowy w celu opracowania standardów dokumentowania wprowadzanych ograniczeń lub utrudnień w ruchu oraz formy ich przekazywania do zarządu drogi.

(akta kontroli str. 38-43, 484-611)

³¹ Do 24 marca 2024 r.

³² Zgodnie z tym przepisem, organ zarządzający ruchem w przypadkach, o których mowa w ust. 1, może: 2) zażądać wprowadzenia zmian lub usunięcia wprowadzonej organizacji ruchu; 3) wyznaczyć termin przywrócenia pierwotnej organizacji ruchu.

³³ Organy i podmioty (Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe, zarząd drogi lub inne właściwe służby) wyznaczają niezbędne objazdy i bezzwłocznie powiadamiają o tym właściwy organ zarządzający ruchem oraz właściwy zarząd drogi.

W kontrolowanym okresie do MIR³⁴ zgłoszono wprowadzenie 2214 cor, z czego 888 w 2022 r., 1110 w 2023 oraz 216 w 2024 r.

(akta kontroli str. 32-35, 1005-1068)

Szczegółowym badaniem objęto 39 zgłoszeń cor (po 13 z każdego roku objętego kontrolą). W żadnym zbadanym przypadku w przedstawionej dokumentacji nie potwierdzono przeprowadzenia kontroli w ww. zakresie.

MIR wyjaśnił, że w objętych badaniem zgłoszeniach cor nie przeprowadzono kontroli. Wyjaśnił, że pracownicy merytoryczni dokonują kontroli czasowych organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia np. podczas ich analizy formalno-prawnej lub zgłoszeń mieszkańców, że organizacja ta będzie generować duże utrudnienia w ruchu. Dodał, że w przypadku objętych próbą zgłoszeń cor, nie wystąpiły ww. przesłanki determinujące podjęcie kontroli. Wskazał, że w okresie objętym kontrolą przeprowadzono ich kilkadziesiąt, dokumentując tylko te, z których wynikały wnioski pokontrolne, tj. siedem w 2023 oraz dwie w 2024 r.

(akta kontroli str. 32-43, 452-453, 1069- 1171)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W ewidencjach sor oraz cor, prowadzonych na podstawie § 9 ust. 1 rwzr, stwierdzono sześć rozbieżności pomiędzy informacjami w nich zawartymi (wykazanymi na podstawie obowiązku wynikającego z ust. 2 ww. przepisu), a danymi wynikającymi z zatwierdzeń:

- nr 31/2022 – w ewidencji podano datę zatwierdzenia projektu sor 7 marca 2022 r., podczas gdy projekt zatwierdzono 25 marca 2022 r.;
- nr 115/2022 – w ewidencji wskazano planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu na 31 grudnia 2022 r., a w zatwierdzeniu 30 kwietnia 2022 r.;
- nr 258/2022 – w ewidencji wskazano planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu na 31 grudnia 2022 r., a na zatwierdzeniu 31 grudnia 2023 r.;
- nr 109/2023 – w ewidencji zapisano inną datę – 21 kwietnia 2023 r. niż faktyczną datę zatwierdzenia stałej organizacji ruchu – 27 kwietnia 2023 r.;
- nr 147/2023 – jak wyżej, odpowiednio 23.05.2023 r. i 22.05.2023 r.;
- nr 180/2023 – termin obowiązywania czasowej organizacji ruchu podano w ewidencji 7 marca 2023 r. – 30 grudnia 2023 r., jednak odbiegał od wskazanego w zatwierdzeniu: 7 marca 2023 r. – 20 grudnia 2023 r.;

MIR wyjaśnił, że w powyższych przypadkach nastąpiły omyłki pisarskie, które zostaną skorygowane.

(akta kontroli str. 56-61, 1345-1346, 1410-1412, 1620 -1765)

2. W jednym z 20 objętych szczegółowym badaniem przypadków wprowadzenia sor, MIR nie przeprowadził w wymaganym terminie 14 dni, o którym mowa w § 12 ust. 3 rwzr, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

Według zgłoszenia, wprowadzenia zmiany organizacji ruchu oraz danych z ewidencji sor, termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu na ul. Zwierzynieckiej w Poznaniu na odcinku od ronda Kaponiera (wraz z rondem) do ul. Gajowej oraz uruchomienia programu sygnalizacji świetlnej na rondzie Kaponiera ustalono na 29 lipca 2022 r.

Z protokołu pokontrolnego³⁵ wynikało, że kontrola, w której stwierdzono 12 nieprawidłowości, w tym dwie dotyczące sygnalizacji świetlnej, przeprowadzona

³⁴ Do 25 marca 2024 r.

³⁵ Nr KPRM-XVII.7225.1.37.2022

została 25 sierpnia 2022 r., czyli po 27 dniach od dnia wprowadzenia zmiany organizacji ruchu.

MIR wyjaśnił, że pracownik merytoryczny przeprowadził kontrolę 9 sierpnia 2022 r., czego nie udokumentował. Z uwagi na brak matrycy czasów międzyzielonych (niezbędnych do kontroli sygnalizacji świetlnej), odstąpił od sporządzenia protokołu pokontrolnego. Przeprowadzenie całościowej kontroli możliwe było dopiero po uzupełnieniu przez wykonawcę ww. matrycy oraz przykładowego przebiegu programu sterowania. W sporządzonym protokole z 25 sierpnia 2022 r. podano termin powtórnej kontroli w terenie, dokonanej po otrzymaniu 11 sierpnia 2022 r. stosownej dokumentacji.

(akta kontroli str. 26, 52, 972-973, 1905-1918)

NIK zwraca uwagę, że poza objętym kontrolą systemem sygnalizacji świetlnej, kontroli podlegało także oznakowanie poziome oraz oznakowanie pionowe, którego weryfikacji nie udokumentowano w obowiązującym terminie. Zgodnie z protokołem, kontroli (i wskazania nieprawidłowości) w zakresie oznakowania poziomego i pionowego dokonano z 13-to dniowym przekroczeniem obowiązującego 14-to dniowego terminu. Skutkiem tego odpowiednio później przekazano protokół do zarządu drogi (15 września 2022 r.) i opóźniono możliwość poprawienia dziesięciu stwierdzonych podczas kontroli nieprawidłowości, dotyczących innych kwestii niż sygnalizacja świetlna.

3. Zgodnie z § 12 ust. 5 rwzr organ zarządzający ruchem ma obowiązek przeprowadzać co najmniej raz na 6 miesięcy, kontrole okresowe na drogach jemu podległych. W okresie objętym kontrolą, od 2022 r. do 22 marca 2024 r., sporządzono 33 protokoły pokontrolne, z których wynikało, że kontrole dotyczyły jedynie 386 z 2104 (tj. 18%) ulic, na których organem zarządzającym ruchem był MIR.

MIR wyjaśnił, że zgodnie z ww. przepisem kontrolą, co najmniej raz na sześć miesięcy, obejmowano wszystkie podległe MIR ulice, jednakże nie były one każdorazowo dokumentowane w formie pisemnego protokołu z uwagi na ograniczone zasoby kadrowe oraz szeroki zakres działań prowadzony w ramach bieżących zadań. Co do zasady protokolowane były kontrole, w których stwierdzono nieprawidłowości celem przekazania ich do zarządu drogi. MIR dodał, że dokonane w I kwartale 2024 r. zmiany organizacyjne w zakresie pozyskania dodatkowego etatu na stanowisku kontroli i projektów organizacji ruchu, umożliwiły od kwietnia 2024 r. szersze dokumentowanie ustaleń przeprowadzonych kontroli. Składający wyjaśnienia podał, że obecnie³⁶ każdy pracownik zatrudniony na stanowisku ds. kontroli i projektów organizacji ruchu zobowiązany jest do przeprowadzenia kontroli minimum dwa razy w tygodniu oraz pisemnego dokumentowania ich ustaleń.

(akta kontroli str. 48-55, 678-826, 860-862, 971)

NIK wskazuje, że w działalności administracji publicznej regułą jest stosowanie zasady pisemności³⁷ dotyczącej także dokumentowania wszelkich działań podejmowanych przez wyznaczone do tego organy.

OCENA CZĄSTKOWA

Prezydent ustalił sieć dróg oraz posiadał dokumentację ulic, dla których realizował zadania organu zarządzającego ruchem. Cała sieć drogowa objęta była zatwierdzonymi organizacjami ruchu, a ewidencje zatwierdzonych (odrębnie dla czasowych i stałych) organizacji ruchu były prowadzone zgodnie z obowiązującymi

³⁶ Korespondencja z 29 kwietnia 2024 r.

³⁷ Zasadę tę można wywieść już z preambuły Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. nr 78, poz. 483 ze zm., w której mowa jest o „rzetelności i sprawności” działania instytucji publicznych. Rzetelność z kolei, to obok wypełniania obowiązków z należytą starannością, sumiennie i we właściwym czasie, także dokumentowania określonych działań lub stanów faktycznych zgodnie z rzeczywistością.

przepisami. MIR prawidłowo procedował zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, których większość została zakończona w terminie do dwóch miesięcy.

Organ zarządzający ruchem, tylko wobec 18% dróg udokumentował przeprowadzenie 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 umieszczonych na drogach. Kontrole te udokumentowano jedynie w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości w oznakowaniu i utrzymaniu urządzeń sygnalizacyjnych, co w ocenie NIK uniemożliwiało faktyczną weryfikację realizacji tego obowiązku. W trakcie kontroli NIK, tj. od drugiego kwartału br. wprowadzono obowiązek dokumentowania wszystkich przeprowadzanych kontroli.

Poza jednym przypadkiem, kontrole wykonania zadań technicznych dla wprowadzonych stałych organizacji ruchu przeprowadzane były w obowiązującym terminie. W zależności od potrzeb, przeprowadzano kontrole czasowych organizacji ruchu oraz tymczasowych zgłoszeń lub zakazów ruchu.

2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.

Opis stanu
faktycznego

2.1. Oględzinom poddano organizację ruchu dziewięciu miejsc obejmujących odcinki ulic i ich skrzyżowań (z czego trzy z wyspą centralną o ruchu okrężnym)³⁸, na których Prezydent zarządzał ruchem. Na ww. ulicach Prezydent zatwierdził projekty organizacji ruchu, które zostały opracowane w różnych okresach, a nowe zatwierdzenia anulowały część zakresu poprzedniego. Wyboru miejsc dokonano na podstawie danych m.in. o wypadkowości i liczbie zdarzeń drogowych z 2022 r. oraz wielkości natężenia średniodobowego ruchu drogowego (SDR) z 2019 r.

(akta kontroli str. 96-103, 115-117, 169-173, 827-828)

Zatwierdzone projekty organizacji ruchu dla ww. ulic w większości były zgodne z zasadami określonymi w uprd, rwzr oraz rwtzs, za wyjątkiem niektórych przyjętych rozwiązań opisanych w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Biorący udział w oględzinach specjalista w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ocenił, że przyjęty dodatkowo w niektórych miejscach sposób organizacji ruchu, pomimo że nie odpowiadał obowiązującym warunkom technicznym był optymalnym rozwiązaniem z uwagi na specyfikę terenu i zabudowy, geometrię i charakter drogi:

- na ul. Garbary wspólnie stosowano dwa znaki kategorii D (D-3 z D-6, D-4b z D-6, D-3 z D-18, D-12 z D-18, D-18 z D-18a, D-18a z D-18b), pomimo że było to sprzeczne z zasadami określonymi w zał. 1 pkt 1.5.2 (rys. 1.5.1) rwtzs, zachowując swoją funkcjonalność. MIR dodał, że łączenie oznakowania wynika z konieczności przekazania kierowcom na wlocie drogi istotnych informacji (np. że droga jest bez przejazdu), które umożliwiają podjęcie na drodze właściwych decyzji, szczególnie w strukturze silnie zurbanizowanej, gdzie nie ma możliwości zachowania minimalnego 10 m odstępu między znakami;

³⁸ Odcinki: ulicy Warszawskiej od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Świętego Michała do skrzyżowania Rondo Śródką, wraz ze skrzyżowaniem Rondo Śródką; ulicy Garbary od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Dominikańską do skrzyżowania ulic Garbary - Długa; Al. Niepodległości od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Libelta do skrzyżowania Al. Niepodległości z ulicą Św. Marcin; ulicy Dąbrowskiego na odcinku od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Mickiewicza do skrzyżowania - Most Teatralny; ulicy Roosevelta od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Słowackiego do skrzyżowania ulic Roosevelta i Bukowskiej, wraz ze skrzyżowaniem Rondo Kaponiera; ulicy Reymonta – od skrzyżowania z ulicami Grunwaldzką i Przybyszewskiego do skrzyżowania z ulicą Wyspiańskiego wraz ze skrzyżowaniem Rondo Nowaka-Jeziorańskiego; ulicy Hetmańskiej od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Dmowskiego do skrzyżowania ulic Hetmańskiej i Kolejowej, a następnie skrzyżowania ulic Hetmańskiej i Rolnej w dalszym przebiegu ulicy Hetmańskiej; ulicy Głogowskiej od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Potockiej do skrzyżowania ulic Głogowskiej i Berwińskiego. Ponadto ulicy Promienistej, na której obowiązywała czasowa organizacja ruchu związana z prowadzonymi robotami na drodze, od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Rembertowską do skrzyżowania ulic Promienistej oraz Krośnieńskiej.

- na rondzie Kaponiera zastosowano na całym skrzyżowaniu sygnalizatory kierunkowe o średnicy mniejszej niż Ø 300 mm. wymaganej warunkami określonymi w zał. 3 pkt 3.2.4 rwtzs, jednak spełniające swoją funkcję jako sygnalizatory pomocnicze;
 - na rondzie Kaponiera zastosowano dodatkowe nieformalne tabliczki z symbolem roweru pod sygnalizatorami S-3a o średnicy Ø200 mm, co poprawiało ich czytelność i pozytywny odbiór, pomimo że takiego nie przewidziano w zał. 3 pkt 3.2.2 i pkt 4.2.1 rwtzs. ;
 - na ul. Głogowskiej zastosowano sygnalizatory SB dla jednocześnie kierujących tramwajami i autobusami z tabliczką o treści „BUS TRAM”, czego nie przewidują zasady określone w zał. 3 pkt 3.2.8 i 3.2.9 rwtzs, ale uznano „za bardzo rozsądne zastosowanie spełniające funkcję i kompilacje sygnałów w jeden sygnalizator tej samej de facto grupy sygnalizacyjnej”;
 - stosowanie na sygnalizatorach dla kierujących tramwajami i autobusami dodatkowych komór sygnałowych podających treść „czeka”, mających za zadanie wskazać kierującym tramwajami i autobusami zarówno potwierdzenie ich zgłoszenia do obsługi pojazdu, jak i potencjalne krótkotrwałe oczekiwanie na sygnał zezwalający na ruch, poprzez możliwe najszybsze przywołanie fazy tramwajowej/autobusowej.
- W ocenie biorącego udział w oględzinach specjalisty *niezwykle ważnym podkreślenia jest fakt, że przedstawiciele Organu zarządzającego ruchem, wykazując się swoim doświadczeniem, wiedzą oraz pragmatyką zawodową starali się oznakować niektóre elementy dróg tak, aby były czytelne i zrozumiałe dla użytkowników dróg. Jednak w tym celu musieli zastosować oznakowanie i urządzenia, których warunki techniczne albo nie są ujęte w obowiązujących przepisach, albo ich stosowanie było niezgodne z obecnym stanem prawnym rwtzs. Nie są to jednak rozwiązania nielogiczne czy stwarzające zagrożenie dla brd. Wskazuje to na duży poziom merytorycznego prowadzenia analiz nad ruchem drogowym w mieście.*

(akta kontroli str. 128-132, 145-149, 161-164, 169-173)

Istniejąca w terenie organizacja ruchu była zgodna z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, za wyjątkiem dziesięciu przypadków stwierdzenia różnic w porównaniu do sor i czterech w cor, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W przypadku odbioru wprowadzanej stałej organizacji ruchu, po wizji w terenie, organ zarządzający ruchem wprowadzał zmiany:

- zarówno na wlocie, jak i wylocie fragmentu ulicy Dąbrowskiego przy Moście Teatralnym, przy kanalizacji ruchu torowiska tramwajowego, występowały znaki C-9 „mini” z tabliczką o treści „Nie dotyczy autobusów publicznego transportu zbiorowego” na słupku przeszkodowym U-5, zamiast przyjętej wcześniej wielkości „średnią”, ponadto zastosowano słupki U-5 zamiast przewidzianych pierwotnie tablic C-9. MIR wyjaśnił, że słupki U-5b posiadają elementy odbłaskowe wokół własnej osi, co wpływa na ich dostrzegalność z różnych lokalizacji kierujących pojazdami, natomiast wielkość została zmniejszona z uwagi na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bezpośrednie zlokalizowanie znaków przy ciągu pieszo-rowerowym i ograniczenie może doprowadzać do zasłaniania poruszających się po ciągu pieszych i rowerzystów dochodzących do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Przyjęte rozwiązanie było zgodne z zasadami określonymi w zał. 4 pkt 2.5 rwtzs;
- na ul. Dąbrowskiego (przy Moście Teatralnym) zastosowano znak C-4 na zjeździe z przejazdu dla rowerów w kierunku północnym na wylocie zamiast znaku C-13a z tabliczką ze strzałką w lewo.

MIR wyjaśnił, że wprowadzona zmiana oznakowania jest czytelniejsza dla rowerzystów.

- na wlocie północnym ronda Kaponiera wstępnie wg sor znaki D-2 i A-7 miały znajdować się na wspólnej konstrukcji bramowej ze znakami E-2b podczas, gdy

odstępiono od montażu bramownicy, a znak E-2a znajduje się po prawej stronie znaków D-2 i A-7.

MIR wyjaśnił, że zmiana wynikała z braku możliwości posadowienia fundamentów konstrukcji na platformie przystankowej.

- na wlocie wschodnim ronda Nowaka-Jeziorańskiego dokonano zmiany lokalizacji znaku C-13/16 w układzie poziomym w terenie (na znakach B-5 i B-36). Zmianę wprowadzono, jak wyjaśnił MIR, z uwagi na konieczność poinformowania rowerzystów korzystających z przejazdu rowerowego następnie poruszając się ciągiem pieszo-rowerowym w kierunku ul. Iłakowiczówny.

- na dojeździe do wlotu wschodniego ul. Hetmańskiej na skrzyżowanie tej ulicy z ulicą Dmowskiego zmieniono kolejność oznakowania znaku A-17, który zastosowano przed fotoradarem i zamocowano na latarni ulicznej. Jak wyjaśnił MIR, wynikało to z konieczności poprawy czytelności oznakowania.

- na ul. Hetmańskiej na odcinku od ul. Dmowskiego do ul. Kolejowej występuje zbędne, nadmiarowe oznakowanie B-33 z wartością „50”.

MIR wyjaśnił, że na ul. Hetmańskiej na kilkukilometrowym odcinku wschodnim dopuszczalna prędkość wynosi 70 km/h, a zastosowanie oznakowanie B-33 z wartością „50” ma przypominać kierowcom o zmianie prędkości.

- na ul. Głogowskiej zastosowano znaku A-30 z tabliczką o „włączaniu się” w pas rowerowy dla kierujących pojazdami, które nie występują na planie sytuacyjnym dokumentacji sor.

MIR wyjaśnił, że oznakowanie zostało uzupełnione z uwagi na konieczność doinformowania uczestników ruchu o sytuacji na drodze.

(akta kontroli str. 86-88, 90-91, 93, 96-103, 138-139, 143, 154, 158, 164)

Poziom utrzymania oznakowania pionowego, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego był ogólnie dobry i spełniający swoje funkcje. W nielicznych lokalizacjach poziom widoczności oznakowania poziomego był ograniczony. W kilku miejscach istniejąca zieleń drogowa powodowała ograniczenie widoczności oznakowania pionowego :

- na wlocie wschodnim ronda Śródka w ulicy Warszawskiej znaku C-13/16;

- na wylocie południowym skrzyżowania Al. Niepodległości z ul. Libelta oraz na wlocie/wylocie południowym Al. Niepodległości skrzyżowania tej ulicy z ulicą Fredry znaków F-10 i D-18;

- na wlocie północnym ronda Kaponiera znaku E-2a;

- na północnym wlocie ul. Rolnej na skrzyżowaniu z ul. Hetmańską znaku A-7;

- na wschodnim wlocie w odcinek zwężenia na ul. Promienistej znaków A-12c i A-14. Ponadto na rondzie Kaponiera na zjeździe z wlotu wschodniego tego skrzyżowania w relacji skrętu w prawo w ulicę Dworcową gazon zawierający zieleń powodował brak właściwego pola widoczności w relacji pieszy-pojazd i rower-pojazd.

MIR wyjaśnił, że kontrole okresowe oznakowania prowadzone są w różnych okresach roku i nie zawsze takie przypadki zostają niezwłocznie zidentyfikowane, a oględziny zostały przeprowadzone tuż po rozpoczęciu okresu wegetacji roślin. Lokalizacja ww. miejsc zostanie przekazana do zarządu drogi w celu usunięcia ograniczeń.

(akta kontroli str. 94, 126, 135, 144, 147, 160, 167, 169)

2.2. Organizacja ruchu na poddanych oględzinom odcinkach, co do zasady, była logiczna, czytelna i zrozumiała, poza przypadkami niezgodności opisanymi w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Według biorącego udział w oględzinach specjalisty, Organ zarządzający ruchem próbował, na wzór rozwiązań stosowanych za granicą prowadzić organizację ruchu rowerowego na jezdni lub w obszarach skrzyżowań, stosując znaki i zasady nieformalne, nieujęte w zasadach określonych w rwtzs. Ponadto stosowano znaki A-30 z różnymi odmianami nieformalnych tabliczek, wskazujących preferowany przez MIR sposób poruszania się użytkowników drogi.

Kolejnym nietypowym rozwiązaniem było stosowanie: (▪) oznakowania pionowego regulującego pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach stosowane na wysięgnikach lub bramownicach sygnalizacji; (▪) dodatkowych tabliczek pod lub nad sygnalizatorami świetlnymi; (▪) dodatkowych komór sygnalizatorów dla kierujących tramwajami i autobusami. Wymienione przykłady w ocenie specjalisty biorącego udział w oględzinach poprawiały funkcjonowanie organizacji ruchu, wpływając na jej czytelność i sprawność wdrożonego rozwiązania.

(akta kontroli str. 169-170)

W obszarze pasa drogowego poddanych oględzinom ulic nie stwierdzono, reklam mogących istotnie zakłócać prawidłowy poziom koncentracji kierujących pojazdami. Według specjalisty biorącego udział w oględzinach w poddawanych oględzinom obszarze Miasta „można mieć wrażenie czystości przestrzeni wokół drogi, pozbawionej nadmiernych bodźców dla kierowców, powodowanych reklamami lub zanieczyszczeniem świetlnym. Świadczy to najprawdopodobniej o bardzo świadomej polityce transportowej miasta w tym zakresie.”

(akta kontroli str. 172)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Projekty organizacji ruchu zostały wprowadzone, pomimo że część zawartych w nich rozwiązań nie odpowiadała obowiązującym zasadom i przepisom:

1) na rondzie Śródka częściowo dopuszczono jednocześnie zezwolenie w fazie sygnalizacyjnej na zjazd z jezdni wyspy centralnej na sygnale ogólnym nadawanym przez sygnalizator S-1 oraz dopuszczenie do ruchu strumieni pojazdów z wlotu prostopadłego – innego niż przeciwny – na sygnale nadawanym przez sygnalizator S-2, co było niezgodne z zasadami określonymi w zał. 3 pkt 8.3.2 lit. b rwtzs, wg którego do grupy par strumieni kolizyjnych o niedopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch zalicza się dowolny strumień pojazdów sterowany sygnałem ogólnym i kolidujący strumień pojazdów z wlotu innego niż przeciwny;

2) na rondzie Śródka na wlocie południowym, wbrew zasadom określonym w zał. 3 pkt 8.3.2 lit. d rwtzs, dopuszczono do jednoczesnego zezwolenia na ruch strumienia rowerowego i strumienia pojazdów na sygnale czerwonym z zieloną strzałką, dopuszczającym ich skręcanie w najbliższą jezdnię;

3) na rondzie Śródka na wlocie tramwajowym zachodnim występowało oznakowanie P-10 przy braku znaku pionowego D-6, natomiast na wlocie tramwajowym południowym – oznakowanie P-10 i P-11 (osobno) bez znaków D-6, D-6a lub wspólnie D-6b, co było niezgodne z zasadami wynikającymi z art. 2 pkt 11 i 12 uprd oraz zał. 1 pkt 5.2.6.3 i 5.2.6.5 rwtzs. W konsekwencji niechroniony uczestnik ruchu drogowego wprowadzany jest przez istniejące oznakowanie w błąd, będąc w przekonaniu, że korzysta z przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerów, choć z punktu widzenia uprd tak nie jest i nie posiada „prawnego” pierwszeństwa znajdując się na nim (w myśl zapisów art. 26 ust. 1 i 1a i art. 27 ust. 1 i 1a uprd) względem nadjeżdżającego tramwaju. Ponadto w przypadku braku znaku pionowego, nie można stosować sygnalizacji świetlnej z wykorzystaniem sygnalizatorów S-5 lub S-6, o czym mowa w zał. 3 odpowiednio pkt 5.2.9 lub 5.2.10 rwtzs;

4) na rondzie Śródka na wszystkich wlotach tramwajowych zastosowano znaki A-7 podczas, gdy na wszystkich wlotach jezdni występują znaki A-7 ze znakami C-12, co było sprzeczne z zał. 1 pkt 4.2.12 rwtzs, wg którego, znak C-12 stosuje się łącznie ze znakiem A-7 i umieszcza się na każdym wlocie;

5) na wlocie ul. Garbary ze skrzyżowania tej ulicy z ulicami Grobla i Wodnej oraz na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami ulicy Garbary z ulicami Wszystkich Świętych oraz

Plac Bernardyński stosowano samodzielne tabliczki T-29 dla miejsca postojowego (brak znaku D-18a), pomimo że zgodnie z § 2 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych³⁹ tabliczka do znaku stanowi integralną część znaku drogowego którego dotyczy, ponadto zgodnie z zał. 1 pkt 5.2.18 rwtzs dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o ograniczonej sprawności ruchowej oraz kierującego pojazdem przewożącego taką osobę, pod znakiem D-18 umieszcza się tabliczkę T-29. Podobne rozwiązanie zastosowano również na wlocie południowym skrzyżowania ul. Głogowskiej z ul. Berwińskiego;

6) na torowisku tramwajowym na wlocie/wylocie ul. Dąbrowskiego (w sąsiedztwie Mostu Teatralnego) nie występuje znak D-6b ani od strony wlotu, ani od wylotu pomimo tego, że zastosowano oznakowanie P-10 i P-11 na nawierzchni barwy czerwonej. Oznacza to, że piesi i rowerzyści nie korzystają z pełnoprawnych, odpowiednio, przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerów z uwagi na zapisy w art. 2 pkt 11 i 12 uprd oraz zał. 1 pkt 5.2.6.3 i 5.2.6.5 rwtzs;

7) na rondzie Kaponiera oraz rondzie Nowaka-Jeziorańskiego na wjeździe z jezdni autobusowo-tramwajowej brakuje znaku C-12, skoro ruch odbywał się dookoła wyspy centralnej poprzez zorganizowanie go za pomocą znaków A-7 i C-12 na każdym z jego wlotów. Przyjęte rozwiązanie było niezgodne z zał. 1 pkt 4.2.12 rwtzs;

8) na rondzie Kaponiera nie zastosowano dedykowanych sygnalizatorów dla kierujących autobusami na wlotach tramwajowych (jezdni autobusowo-tramwajowych). Istniejące sygnalizatory SB umieszczono bez tabliczki z treścią „BUS” co oznacza, że sygnały wg zasad określonych w zał. 3 pkt 3.2.8, 3.2.9, 4.6 i 4.7 rwtzs dotyczyły wyłącznie tramwajów;

9) na wlocie południowym ul. Rolnej na skrzyżowaniu z ul. Hetmańską dopuszczono do jednoczesnego zezwolenia na ruch strumieni pojazdów na sygnale czerwonym z zieloną strzałką nadanym przez sygnalizator S-2 wraz ze strumieniami rowerzystów w czasie nadawania sygnału zielonego i zielonego migającego przez sygnalizator S-6, co było sprzeczne z zał. 3 pkt 8.3.2 lit. d rwtzs (niedopuszczalne kolizje w czasie jednoczesnego zezwolenia na ruch).

MIR wyjaśnił, że:

- w przypadku organizacji ruchu na rondzie Śródka organizacja ruchu została opracowana w 2002 r., a wszelkie zmiany zostały wprowadzone przed 2015 r., tj. przed wydzieleniem organu zarządzającego ruchem w strukturze Miasta, a ustawienie pojedynczych znaków A-7 bez znaków C-12 wynikało z przeoczenia i w toku kontroli NIK zostało uzupełnione. Jednocześnie podał, że obecnie prowadzone były prace studialne dotyczące przebudowy ronda Śródka m.in. w zakresie zmiany geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu;

- w przypadku ronda Kaponiera oraz ronda Nowaka-Jeziorańskiego braki wynikały z przeoczenia. Jednocześnie MIR zapowiedział dokonanie stosownych uzupełnień oznakowania;

- w przypadku ul. Garbary i ul. Głogowskiej wydzielone miejsce dla osób z niepełnosprawnościami jest miejscem postojowym a nie miejscem zastrzeżonym, przez co zastosowane oznakowanie poziome wraz z samodzielną tabliczką T-29 było zgodne z obowiązującymi przepisami w momencie zatwierdzania projektu organizacji ruchu;

- w przypadku ul. Dąbrowskiego brak odpowiedniego oznakowania wynikał z przeoczenia i w toku kontroli NIK został uzupełniony;

³⁹ Dz. U. z 2019 r., poz. 2310.

- w przypadku skrzyżowania ul. Hetmańskiej z ul. Rolną, kolizja sygnalizatora S-2 ze strumieniem z S-6 w toku kontroli NIK została zlikwidowana.

(akta kontroli str. 84-85, 87, 92, 122-125, 129, 140, 143-144, 146, 158)

2. Istniejąca organizacja ruchu w terenie, w opisanych poniżej przypadkach była niezgodna z zatwierdzoną organizacją ruchu. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7 rwzr, organ zarządzający ruchem obowiązany jest prowadzić kontrolę zgodności organizacji ruchu z organizacją zatwierdzoną. Ujawniono, m.in. że:

1) na wlocie zachodnim ronda Śródką nie umieszczono sygnalizatora S-2 przewidzianego w sor,

2) na rondzie Śródką na skrzyżowaniu występują sygnalizatory dla tramwajów ST nadające sygnały ogólne, a wg sor ma być SST,

3) na wlocie i wylocie południowym ronda Śródką występuje przejazd dla rowerów, sterowany sygnałami nadawanymi przez sygnalizatory S-6 nieprzewidzianymi przez sor,

4) na wlocie południowym skrzyżowania Al. Niepodległości z ul. Libelta w przypadku stanowiska postojowego dla osób z niepełnosprawnościami oznakowanego znakiem P-20 w sor zatwierdzono wyłącznie częściowo nawierzchnię barwy niebieskiej, gdy jednak w terenie cała nawierzchnia stanowiska postojowego jest niebieska,

5) nie zastosowano przewidzianego w sor znaku B-36 na wlocie ul. Dąbrowskiego na Most Teatralny oraz znaku znak C-13 rozpoczynającego drogę dla rowerów (miejsce wjazdu rowerzystów z jezdni), a także w oddaleniu znaku C-13/16 wskazującego separację drogi dla pieszych i drogi dla rowerów,

6) pozostawiono znak P-10 z drogi dla rowerów po prawej stronie wylotu z ronda Nowaka-Jeziorańskiego w ul. Reymonta przewidzianego wg sor do usunięcia,

7) na rondzie Nowaka-Jeziorańskiego od północnej strony wjazdu na wyspę centralną jezdnią tramwajowo-autobusową zastosowano znak B-1 bez tabliczki przewidzianej w sor. Ponadto nie umieszczono tablicy rozdzielającej U-4 na wlocie jezdni zachodniej (przy prawoskręcie) przewidzianej w sor,

8) w terenie ronda Nowaka-Jeziorańskiego, naprzeciw wyjazdu ze Szpitala Klinicznego (na wysokości przeciwnego wlotu ul. Białej) gdzie występuje podłączenie do jezdni autobusowo-tramwajowej, znajduje się znak B-1 z tabliczką o treści „Nie dotyczy karet pogotowia”, której nie przewidziano w sor,

9) na ul. Głogowskiej we wszystkich przypadkach zastosowano sygnalizatory ogólne dla kierujących autobusami z nieprawidłową nazwą na tabliczce „BUS TRAM”, tak jakby był to sygnalizator dedykowany zarówno dla kierujących autobusami oraz tramwajami, natomiast w sor występuje sygnalizator dla kierujących tramwajami (kierunkowy STK),

10) na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej z ul. Stąblewskiego, na wlocie południowym, zastosowano sygnalizatory ogólne w terenie w stanie istniejącym, podczas gdy w sor występują sygnalizatory kierunkowe S-3 ze strzałką „w górę”. Ponadto, w tym samym miejscu oraz na wlocie północnym skrzyżowania Głogowska-Niegolewskich na wysięgniku sygnalizatora dodatkowego znajduje się „zwykła” tabliczka pod znakiem C-5 z napisem o treści „Nie dotyczy” i symbolem roweru, podczas gdy w sor jest „strzałka w prawo” na tej tabliczce,

11) na ul. Promienistej przy skrzyżowaniu z ul. Rembertowską (wschodni wjazd) nie dokonano „wykreślenia” powierzchni wyłączonej z ruchu, wyznaczonej znakiem P-21 w terenie w stanie istniejącym, pomimo że w cor przewidziano jej wykreślenie do prawidłowego prowadzenia toru ruchu strumieni pojazdów,

12) lokalizacja znaków A-12c i A-14 przed skrzyżowaniem ul. Promienistej z ul. Krośnieńską była niezgodna z cor. Zatwierdzono znaki za przejściem (bez znaku

pionowego D-6) dla pieszych na wschodnim wylocie tego skrzyżowania, a w terenie zlokalizowane na wyspie trójkątnej kanalizującej prawoskręt z wlotu południowego – w tym wraz ze znakiem D-6,

13) nie zasłonięto znaków D-6 przed dojazdem do skrzyżowania ul. Promienistej z ul. Jugosłowiańska, co przyjęto w cor,

14) przy skrzyżowaniu ul. Promienistej z ul. Krośnieńską oznakowanie pionowe posadowiono zbyt nisko, co było niezgodne z zasadami określonymi w zał. 1 pkt 1.5.2 i 1.5.2 rwtzs.

MIR wyjaśnił, że:

- organizacja ruchu na rondzie Śródka została opracowana w 2002 r., a wszelkie zmiany zostały wprowadzone do 2015 r. przed wydzieleniem organu zarządzającego ruchem. Obecnie prowadzone są prace studyjne nad nowym układem geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu;

- w przypadku znaku P-10 na rondzie Nowaka-Jeziorańskiego jest ono usuwane nieinwazyjnie (bez niszczenia nawierzchni), a wyłącznie w formie cyklicznego zamalowywania. MIR wystąpi z zażądaniem do zarządu drogi skutecznego jego całkowitego usunięcia;

- w przypadku rozbieżności oznakowania względem cor na ul. Promienistej, MIR wyjaśnił, że w ramach przeprowadzonej kontroli organizacji, przekazano zalecenia doprowadzenia cor do zatwierdzonego projektu;

- w pozostałych przypadkach informacja o niezgodności oznakowania zostanie przekazana do zarządu drogi. MIR wyjaśnił, że rozbieżności nie stwierdzono wcześniej w ramach kontroli okresowych lub wynikały one z przeoczenia.

(akta kontroli str. 84-86, 89-90, 92-93, 122-126, 134, 139, 153-154, 162-163, 165-166)

OCENA CZĄSTKOWA

Zatwierdzone projekty organizacji ruchu na poddanych oględzinom odcinkach dróg, w większości odpowiadały obowiązującym zasadom i warunkom technicznym określonych w uprd, rzwr, rwtzs. Stwierdzono jednak dziewięć przypadków zastosowania rozwiązań, które były sprzeczne z ww. przepisami, z tego cztery dotyczyły oznakowania ronda Śródka.

Wprowadzona organizacja ruchu w większości była zgodna z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, jednakże stwierdzono dziesięć przypadków braków lub zastosowania innego oznakowania względem stałych organizacji ruchu, z tego trzech na rondzie Śródka i czterech względem czasowych organizacji ruchu.

IV. Uwagi i wnioski

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

Wnioski

- 1) rzetelne prowadzenie ewidencji organizacji ruchu,
- 2) zapewnienie terminowego przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych dla wprowadzanych stałych organizacji ruchu,
- 3) zapewnienie dokumentowania przeprowadzanych kontroli okresowych,
- 4) dostosowanie przyjętych rozwiązań projektów organizacji ruchu do obowiązujących warunków i zasad,
- 5) zapewnienie zgodności istniejącej organizacji ruchu w terenie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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 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, 29 maja 2024 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy
Tomasz Otworowski
specjalista kontroli państwowej
/podpisano elektronicznie/

Dyrektor
z up. Artur Piglas
p.o. wicedyrektor
/podpisano elektronicznie/

Kontroler
Marcin Kaczmarek
starszy inspektor kontroli państwowej
/podpisano elektronicznie/