

Lp.	Nazwa jednostki	Zasadnicze ustalenia w kontroli	Ocena działalności <sup>161</sup>
7.	Mazowiecki Urząd Wojewódzki	Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości dotyczyły w szczególności: – nieokreślenia procedur i zasad sprawowania nadzoru w zakresie zarządzania ruchem; – objęcia kontrolami zbyt małej liczby organów zarządzających ruchem; – niesporządzania oceny organizacji ruchu dla województwa mazowieckiego.	pn
8.	Dolnośląski Urząd Wojewódzki	Stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości polegały na braku pisemnego formalnego sprecyzowania sposobów, metod i celów dokonywania ocen organizacji ruchu drogowego a także niewypracowaniu formuły stałej współpracy Wojewody z WRBRD we Wrocławiu.	pn
9.	Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego (P/13/145)	Stwierdzone nieprawidłowości polegały m.in. na: braku wyegzekwowania od ZDW oraz podmiotów, którym zlecono bieżące utrzymanie dróg, niezwłocznego usuwania nieprawidłowości stwierdzanych w wyniku kontroli, nierzetelnym prowadzeniu ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, zatwierdzeniu projektów niespełniających wymagań, nieterminowym przeprowadzaniu kontroli wykonania zadań techn., wynikających z wdrożenia zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz nie skorzystaniu z możliwości żądania usunięcia ograniczeń wprowadzonych tymczasowymi organizacjami ruchu, pomimo że zmiany w tych organizacjach nie miały związku z nagłymi awariami.	pn
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Nieprawidłowości polegały na: nierzetelnym prowadzeniu ewidencji projektów organizacji ruchu; nieprzeprowadzeniu w badanym okresie kontroli półrocznej oraz braku przez ponad rok kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu; niewyegzekwowaniu od nadzorowanego zarządu dróg realizacji zadania, polegającego na badaniu wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego.	pn
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły powierzenia WZDW zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich.	pn
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Określone w Regulaminie i w zarządzeniach zadania dot. realizacji zadań organu zarządzającego ruchem, sformułowano w sposób ogólny i niewyczerpujący, a określone w zakresach czynności – nieprecyzyjnie, w stosunku do zadań zarządcy ruchu. Nie informowano zarządców dróg o utracie ważności zatwierdzonych projektów org. ruchu, pomimo upływu wyznaczonego terminu ich wprowadzenia a także nierzetelnie prowadzono ewidencję tych projektów. Nieprawidłowości dotyczyły przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu. Stwierdzono nierzetelną realizację obowiązku przeprowadzania kontroli dróg w okresach minimum co 6 miesięcy.	pn
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Zidentyfikowane nieprawidłowości dotyczyły: nierzetelnego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz zatwierdzania projektów niespełniających wymogów; nieskutecznego nadzoru nad pracownikami Urzędu wykonujących zadania kontrolne z zakresu zarządzania ruchem; nieegzekwowania od Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich informacji dotyczących usuwania nieprawidłowości stwierdzonych w ramach kontroli dróg; niezrealizowania wniosków pokontrolnych NIK.	pn
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: braku bieżącej kontroli wprowadzania organizacji ruchu drogowego; niepełnej kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego; niepełnego wykonania obowiązku przeprowadzania co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli oznakowania dróg; przyjmowania do zatwierdzenia niekompletnych wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu drogowego oraz nierzetelnego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów.	n
15.	Zarząd Dróg Woj. w Katowicach (P13/145)	Ewidencja dróg nie była aktualizowana, a książki dróg nie były prowadzone zgodnie ze wzorem. Stwierdzono niezgodność istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu lub ewidencją. Wystąpiły przypadki nieprzestrzegania warunków technicznych stosowania oznakowania dróg, jak również warunków oznakowania robót budowlanych prowadzonych w pasie drogowym, określonych w zatwierdzonym projekcie czasowej organizacji ruchu. Tymczasowe ograniczenia ruchu wprowadzano niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Niesprawowano rzetelnego nadzoru nad lokalizacją reklam umieszczonych w pasie drogowym.	pn
16.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: braków niektórych danych w Księżce drogi; przekraczania terminów przeprowadzania kontroli pięcioletnich, wynikających z ustawy Prawo budowlane; przypadków niezachowywania częstotliwości objazdów dróg; nieprzestrzegania obowiązku badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego; braku wyszczególnienia wszystkich zadań zarządcy drogi w Regulaminie organizacyjnym Zarządu.	pn
17.	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu	Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie: przeprowadzania okresowej kontroli dróg (co najmniej raz na 5 lat), realizacji obow. prowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych; zawiadamiania o terminie wprowadzenia organizacji ruchu; prowadzenia ewidencji dróg (rzetelności wpisów w księżce drogi), a także kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z projektów organizacji ruchu. Nieprawidłowo realizowane były także czynności organizacyjno-techniczne związane z zatwierdzeniem projektów organizacji ruchu oraz nadzoru nad zgodnością istniejącej (wdrażanej) organizacji ruchu z organizacją zatwierdzoną. Ustalono niewłaściwe zrealizowanie części wniosków pokontrolnych NIK z 2010 r.	n

Lp.	Nazwa jednostki	Zasadnicze ustalenia w kontroli	Ocena działalności <sup>161</sup>
18.	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Stwierdzono brak należytego wywiązania się z obowiązku informowania organu zarządzającego ruchem oraz policji o terminach wprowadzenia organizacji ruchu. Prowadzono roboty drogowe, gdzie wdrożono niezatwierdzoną organizację ruchu. Nie wykonywano obowiązkowych badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym, na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Stwierdzono – podczas oględzin – niezgodność rzeczywistej lokalizacji oznakowania z określoną w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu. Dokumentacja ewidencyjna dróg nie była aktualizowana, a mapę eksploatacyjno-techniczną aktualizowano z naruszeniem wymaganych terminów. Osoby prowadzące kontrolę techniczną dróg nie zostały wpisane do centralnego rejestru prowadzonego przez GINB. Statut oraz Regulamin Organizacyjny nie uwzględnił wszystkich zadań przypisanych zarządcy.	pn
19.	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie	Negatywną ocenę uzasadniało w szczególności: niepowiadomienie organu zarządzającego ruchem i właściwego komendanta Policji o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego oraz niezawiadomienie w wymaganym terminie o wprowadzeniu organizacji ruchu; niewykonywanie badań wpływu robót realizowanych w pasie drogowym na bezpieczeństwo uczestników ruchu; nierzetelne prowadzenie księzek dróg i dzienników objazdu dróg; wystąpieniu przypadków niezabezpieczenia przed utratą danych księzek dróg prowadzonych w wersji elektronicznej; niepodjęcie działań wobec podmiotów, które umieściły reklamy w pasie drogowym bez zgody zarządcy drogi.	n
20.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	O ocenie negatywnej zdecydowały charakter i ilość stwierdzonych nieprawidłowości, które dotyczyły przede wszystkim: przeprowadzania kontroli okresowych dróg wojewódzkich przez pracowników DSDiK, którzy nie byli wpisani na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego i nie dysponowali zaświadczeniem, potwierdzającym taki fakt; przypadków nieterminowego lub braku zawiadomienia Policji oraz organu zarządzającego ruchem o wprowadzeniu projektu organizacji ruchu; niepełnej realizacji zaleceń pokontrolnych sformułowanych po przeprowadzonych okresowych przeglądach stanu technicznego dróg; umieszczenia tablic drogowskazowych o treści niezgodnej z zatwierdzonymi projektami stałej organizacji ruchu lub tablic nieprzewidzianych w tych projektach.	n
21.	Urząd Miasta Katowice	Nieprawidłowości w szczególności polegały na: nieustaleniu niektórych obowiązków dla komórek organizacyjnych Urzędu i pracowników, a w konsekwencji niewykonywaniu podst. zadań nadzorczych i kontrolnych w zakresie zarządzania ruchem na drogach, w skutek nie znajdującego podstaw prawnych przekazania ich do MZUiM, mimo iż należą one do wyłącznych kompetencji Prezydenta; nierzetelnym ujęciu w ewidencji danych dot. 26 z 65 objętych analizą projektów zatwierdzonych organizacji ruchu; niezgodnym z przepisami rozpatrzeniu i zatwierdzeniu projektów organizacji ruchu w oparciu o nie spełniającą wymogów, niekompletną dokumentację.	n
22.	Urząd Miasta Łodzi	Formułując powyższą ocenę, NIK wzięła pod uwagę głównie to, że Prezydent Miasta Łodzi powierzył zadania związane z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym w Łodzi w sposób sprzeczny z zasadami wynikającymi z obowiązujących uregulowań prawnych.	n
23.	Urząd Miasta Poznania	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły powierzenia ZDM w Poznaniu zadań w zakresie zarządzania ruchem, co jest niezgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Rada Miasta Poznania, tworząc ZDM, nie miała podstaw prawnych, aby przekazać tej jednostce, kompetencje Prezydenta Miasta Poznania zarządzającego ruchem na drogach publicznych (położonych w mieście na prawach powiatu).	pn
24.	Urząd Miasta Rzeszowa	Wpływ na ogólną ocenę miały stwierdzone przez NIK nieprawidłowości w realizacji niektórych zadań organu zarządzającego ruchem, a zwłaszcza sposobu prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu oraz nieegzekwowania od jednostek wprowadzających organizację ruchu, w tym także na podstawie projektów uproszczonych, obowiązku informowania organu zarządzającego ruchem o jej wprowadzeniu. NIK ocenia negatywnie nieokreślenie w pismach zatwierdzających organizację ruchu – terminów ich wprowadzania, a także sposób dokumentowania kontroli istniejącej organizacji ruchu na drogach publicznych na terenie Miasta.	pn
25.	Urząd m.st. Warszawy	Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości polegały na: nieprzeprowadzaniu analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie jego bezp. i efektywności; nieinformowaniu zarządów dróg o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu; nieprzeprowadzaniu kontroli realizacji zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu; niechronologicznym wpisywaniu do ewidencji projektów stałej i czasowej organizacji ruchu; nieujmowaniu w ewidencji stałej organizacji ruchu rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, a w ewidencji czasowej organizacji ruchu nie wpisywaniu przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu.	pn
26.	Urząd Miejski Wrocławia	Stwierdzone nieprawidłowości polegały na: niewpisywaniu do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, a w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu na niewpisywaniu przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu; niespełnieniu przez część analizowanych projektów organizacji ruchu wymogów przewidzianych w obowiązującym stanie prawnym (brak planu orientacyjnego, pominięcie charakterystykę ruchu na drodze, braku podpisu lub nazwiska projektanta, brak terminu wprowadzenia organizacji ruchu).	pn

Lp.	Nazwa jednostki	Zasadnicze ustalenia w kontroli	Ocena działalności <sup>161</sup>
27.	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach	Nieprawidłowości dotyczyły: prowadzenia ewidencji dróg, nie zawierającej dla wszystkich dróg map techniczno-eksploatacyjnych oraz danych o nośności; wprowadzenia 97 organizacji ruchu, bez uprzedniego zawiadomienia organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia; prowadzenia przebudowy ulicy niezgodnie warunkami zatwierdzonej czasowej organizacją ruchu, tj. po wyznaczonym terminie na przywrócenie poprzedniej lub wdrożenie docelowej organizacji ruchu; nie dokonaniu wymiany części oznakowania w wymaganym przepisami terminie.	pn
28.	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in.: niedochowania wymaganych przepisami terminów aktualizowania ewidencji dróg; naruszenia postanowień przepisów w zakresie zamieszczania obligatoryjnych danych w książkach ewidencji dróg oraz w ewidencji projektów organizacji ruchu; niedopełnienia obowiązku przekazania w latach 2011-2012 Zarządowi Dróg Wojewódzkich mapy techniczno-eksploatacyjnej.	pn
29.	Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Nieprawidłowości dotyczyły prowadzenia ewidencji dróg (książki dróg i dzienników objazdów), braku zgodności organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem, nadzoru nad organizacją ruchu w trakcie robót drogowych, wykonywania okresowych (rocznych i pięcioletnich) kontroli dróg oraz sposobu wprowadzania zatwierdzonych organizacji ruchu.	pn
30.	Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie	Nielegalnym działaniem Zarządu było odsyłanie projektów organizacji ruchu do poprawy bądź ich odrzucanie, w ramach opiniowania, podczas gdy działanie takie zostało prawnie zastrzeżone dla organu zarządzającego ruchem. Wdrożenia wymagała procedura powiadamiania zarządcy ruchu i komendanta Policji o terminie wprowadzenia nowej organizacji ruchu. W pasach drogowych umieszczano znaki, sygnały i urządzenia pomimo, że nie były nieuwjęte w projektach organizacji ruchu. Uzupełnienia wymagał Regulamin organizacyjny, który nie zawierał wszystkich zadań przypisanych zarządcy dróg w zakresie nowych obow. wprowadzonych w trakcie zmian ustawy o drogach publicznych.	pn
31.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie	Zidentyfikowane nieprawidłowości polegały na nienależytym sprawowaniu nadzoru w zakresie przestrzegania przez wykonawców robót w pasie drogowym warunków zapewniających bezp. w ruchu drogowym oraz niewłaściwym stosowaniu i funkcjonowaniu znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.	pn
32.	Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu	Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły przypadków niespójnego lub nieprawidłowego oznakowania pionowego i poziomego oraz nieskutecznego egzekwowania od służb współpracujących obowiązków w zakresie pielęgnacji drzew i krzewów w pasie drogowym, miejscami zasłaniających właściwą widoczność i czytelność znaków drogowych.	pn
33.	Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	–	p
34.	Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim	Negatywna ocena wynikała z: dokonywania zmian organizacji ruchu bez sporządzenia wymaganych projektów org. ruchu drogowego; niewłaściwego współdziałania z Zarządami Dróg Powiat. oraz Wojew. a także Policją; nieskutecznie sprawowanego nadzoru nad przestrzeganiem warunków wydanych zezwoleniami na zajęcie pasa drogowego, stosowania i funkcjonowania znaków drogowych, niedostatecznego zakresu kontroli zarządczej i instytucjonalnej; ograniczania środków finansowych na utrzymanie dróg oraz nielikwidowanie zagrożeń na nich występujących.	n
35.	Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim	Stwierdzona nieprawidłowość polegała na zaniechaniu w latach 2003-2013 aktualizacji zadań statutowych MZD, wynikających z nowelizacji ustawy o drogach publicznych.	pn
36.	Urząd Miasta w Stalowej Woli	Ustalono, że nie w pełni realizowano dyspozycje zapisane w ustawie o drogach publicznych i ustawie Prawo budowlane. Nie wszystkie zadania przypisane do wykonania zarządcom dróg publicznych wprowadzono do Regulaminu jako zadania Wydziału Gospodarki Komunalnej – jedn. org. Urzędu bezpośrednio sprawującej funkcję zarządcy dróg. Stwierdzono brak dokumentacji wskazującej na przeprowadzanie corocznych przeglądów stanu technicznego dróg. Nie wykonano obowiązkowych przeglądów/kontroli technicznych wszystkich dróg gminnych w cyklu 5-cio letnim. Aktualne przeglądy – wykonane w 2010 r. – posiadało 117 dróg gminnych. Pozostałe 105 dróg nie były objęte specjalistyczną kontrolą z zakresu sprawdzenia stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektów budowlanych – dróg miejskich. Nie prowadzono wymaganej ewidencji dróg, w zakresie prowadzenia dziennika objazdu dróg. Jako brak rzetelności w prowadzeniu ewidencji drogowej oceniono również, nie prowadzenie wszystkich obow. elementów książek dróg. Zapisy w książkach dróg gminnych, od założenia w 2005 r., w praktyce nie były uzupełniane i aktualizowane. Stwierdzono brak ewidencji pozwalającej ocenić zakres i rzetelność kontroli prowadzonych według przepisu art. 20 pkt. 10 ustawy o drogach publicznych, tj. szczególnie uwzględniających stanu bezp. ruchu drogowego.	pn
37.	Urząd Miejski w Pruszkowie	Stwierdzone nieprawidłowości polegały na: nieopracowaniu projektów organizacji ruchu dla ok. 10% zarządzanych dróg gminnych wybudowanych lub przebudowanych po 2003 r.; niewykonywaniu badań wpływu robót drogowych na bezp. ruchu drogowego; nieprzeprowadzaniu w 2011 r. kontroli okresowych rocznych i pięcioletnich stanu technicznego dla ok. 11% dróg gminnych Pruszkowa; nieegzekwowaniu od podmiotów zewnętrznych obowiązku powiadamiania organu zarządzającego ruchem drogowym i Policji o wprowadzeniu zmian organizacji ruchu.	n

Lp.	Nazwa jednostki	Zasadnicze ustalenia w kontroli	Ocena działalności <sup>161</sup>
38.	Urząd Miejski w Wałbrzychu	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: niedostatecznego przygotowania do realizacji nowoprzyjętych zadań (od 1 stycznia 2013 r.) z zakresu zarządzania ruchem drogowym, w tym w szczególności: nieopracowania wszystkich procedur dla przejętych zadań, braku rzetelnych danych o sieci podległych dróg i stanie organizacji ruchu, nie objęcia kontrolą instytucjonalną realizacją przez Urząd zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym, nie przydzielenia wszystkich obowiązków pracownikom realizującym zadania z ww. zakresu; nieprawidłowości w rozpatrywaniu i zatwierdzaniu zgłoszonych do zatwierdzenia projektów org. ruchu drogowego; nierzetelnego prowadzenia ewidencji tych projektów organizacji ruchu; nie realizowania obowiązku w zakresie przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z wprowadzenia stałej organizacji ruchu drogowego oraz niepełna realizacja obowiązku okresowej kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych i innych urządzeń.	n
39.	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tarnowskich Górach	Nieprawidłowości dotyczyły: prowadzenia ewidencji dróg w sposób niezgodny z niektórymi przepisami dot. tych zagadnień; nieprzeprowadzenia okresowych kontroli stanu techn. i przydatności do użytkowania części zarządzanych dróg gminnych; niedokonania przez MZUiM w wymaganym przepisami terminie wymiany części oznakowania.	pn
40.	Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	Stwierdzone nieprawidłowości, dot. w szczególności: braku zatwierdzonej organizacji ruchu dla ok. 93% zarządzanych dróg; nieprowadzenia ksiąg drogi dla 54% dróg oraz niedokonywania aktualizacji prowadzonych ksiąg drogi; niezawiadomienia o terminach wprowadzenia stałej organizacji ruchu oraz rozpoczęcia robót drogowych wymagających zmiany organizacji ruchu na czas ich wykonywania; nieprowadzenia systemat. kontroli okresowych (pięcioletnich) stanu technicznego, przydatności do użytkowania oraz estetyki dróg i ich otoczenia; nieobjęcia kontrolami okresowymi, pięcioletnimi i rocznymi odpowiednio 46% i 32% dróg gminnych.	n
41.	Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu	Formułując ocenę negatywną NIK uwzględniła w szczególności: nierzetelne prowadzenie ksiąg drogi, poprzez brak aktualnych wpisów i niekompletność większości ksiąg drogi, oraz brak takich ksiąg dla 2 dróg gminnych; nieprzeprowadzanie okresowych, rocznych oraz 5-letnich kontroli stanu technicznego większości zarządzanych dróg; nierzetelne prowadzenie przeglądów okresowych dróg (w ramach tzw. objazdów dróg), tj. przez osoby bez uprawnień do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie; brak zatwierdzonej stałej organizacji ruchu drogowego dla 6 nowo zbudowanych lub przebudowanych dróg gminnych; nie obejmowanie kontrolą zarządczą – w świetle licznych stwierdzonych niniejszą kontrolą nieprawidłowości – zagadnień z zakresu zarządzania drogami miasta Wałbrzycha; nieterminowe zawiadomianie właściwych organów zarządzających ruchem oraz komendanta Policji o terminach wprowadzania organizacji ruchu drogowego; nieefektywne działania w kwestii przeciwdziałania nielegalnym zajęciom pasa drogowego na cele reklamowe; ujawnione przypadki rozbieżności stanu faktycznego organizacji ruchu drogowego z zatwierdzonymi projektami; nierzetelne realizowanie obowiązków w zakresie zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezp. ruchu drogowego i ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu, a także niezrealizowanie w tym zakresie zaleceń pokontrolnych sformułowanych w latach 2011-2012 przez Starostę Wałbrzyskiego, jak również niedostosowanie ww. infrastruktury drogowej do aktualnych wymogów prawnych i technicznych.	n
42.	Starostwo Powiatowe w Tarnowskich Górach	Stwierdzono nieprzeprowadzenie w 2012 r. kontroli organizacji ruchu w zakresie zarządzania ruchem (wymaganej do wykonania co najmniej raz na 6 miesięcy) na 85,6 % długości podległych Starości dróg.	n (w zakresie kontroli org. i zarządzania ruchem) / p (w pozost. zakresie)
43.	Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nieprzygotowania Starostwa do wykonywania zadań związanych z zarządzaniem ruchem drogowym oraz powierzenia zarządzania ruchem drogowym jednostce organizacyjnej Powiatu, tj. Zarządowi Dróg Powiatowych.	n
44.	Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wielkopolskim	Podstawą negatywnej oceny w zakresie zarządzania ruchem były nieprawidłowości dotyczące sposobu powierzenia i wykonywania zadań Starosty będącego organem zarządzającym ruchem oraz brak nadzoru nad ich realizacją. W ocenie NIK, naruszone zostały szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezp. ruchu. Formułując powyższą ocenę, NIK uwzględniła nieprawidłowości dotyczące wykonywania czynności org-techn. polegających m.in. na rozpatrywaniu i zatwierdzaniu organizacji ruchu, prowadzeniu ich ewidencji oraz nadzoru nad istniejącą organizacją ruchu, w tym obowiązku prowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych.	n

Lp.	Nazwa jednostki	Zasadnicze ustalenia w kontroli	Ocena działalności <sup>161</sup>
45.	Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Nieprawidłowości polegały na: późnym – w stosunku do dat wprowadzonych przez ustawodawcę – uwzględnieniu przez Zarząd Powiatu w regulaminie organizacyjnym ZDP zmian zadań zarządcy dróg; nieuwzięciu w planach wewnętrznej kontroli instytucjonalnej jak i w planach audytora, kontroli rzetelności realizacji zadań przewidzianych dla organu zarządzającego ruchem oraz zarządcy dróg; przyjmowaniu do rozpatrzenia i zatwierdzaniu projektów niekompletnych (m.in. zawierających niepełne opisy techniczne, w których pominięto informacje dotyczące charakterystyki ruchu, w tym wniosków z analizy bezpieczeństwa ruchu oraz uzasadnienia konieczności wprowadzanych zmian, a także opisu zagrożeń lub utrudnień, dotyczących wykonywania robót w pasie drogowym); kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych i innych urządzeń prowadzone były nierzetelnie; nie opracowano procedur normujących sposób przeprowadzenia kontroli, w tym dokumentowania i przedstawiania jej wyników.	pn
46.	Starostwo Powiatowe w Pruszkowie	Stwierdzono istotne nieprawidłowości w realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem oraz funkcji zarządcy drogi. Żadna z 58 dróg powiatowych nie posiadała ważnego pięcioletniego przeglądu stanu techn. Brak było dokumentacji świadczącej o przeprowadzaniu analiz organizacji ruchu w zakresie bezp. ruchu i jego efektywności. W latach 2012-2013 (do 30 czerwca) kontrolą prawidłowości wykonania zadań technicznych objęto tylko 20 projektów stałej organizacji ruchu, mimo iż w tym okresie zatwierdzono 238 takich projektów. Kontrolą prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych i innych urządzeń nie objęto w 2012 r. ok. 29% dróg.	n
47.	Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu	Stwierdzone nieprawidłowości polegały głównie na: nierzetelnym przeprowadzaniu kontroli stanu technicznego dróg powiatowych; nierzetelnym prowadzeniu ewidencji ksiąg dróg; niepełnym oznakowaniu dróg powiatowych oraz na nieprzeprowadzeniu w pełnym zakresie wymiany niewłaściwych znaków drogowych; błędach formalno-prawnych z zakresu prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz procesu zatwierdzania tych projektów; nieprzeprowadzaniu okresowych pomiarów ruchu na drogach powiatowych i niesporządzaniu map techniczno-eksploatacyjnych tych dróg; nieterminowym przekazywaniu informacji o sieci dróg publicznych Generalnemu DDKIA.	pn
48.	Zarząd Dróg Powiatowych w Tarnowskich Górach	Nieprawidłowości stwierdzone w kontrolowanej działalności dotyczyły przypadków: niekompletności ewidencji dróg; niepowiadomienia organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie wprowadzenia organizacji ruchu; dopuszczenia do wykonywania robót bez zatwierdzonej organizacji ruchu; nie wykonania obowiązkowej okresowej (co najmniej raz na pięć lat) kontroli stanu technicznego i wartości użytkowej dróg powiatowych; niezapewnienia zgodności oznakowania dróg z prowadzoną ewidencją, w tym zatwierdzonymi organizacjami ruchu; niedokonania w wymaganym terminie wymiany części oznakowania i sygnalizacji świetlnej	pn
49.	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: nieprzestrzegania określonego przepisami trybu zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego oraz niezgodnego z wymogami przepisów prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów; dopuszczenia do wykonywania robót utrzymaniowych na drodze bez zatwierdzonego uproszczonego projektu organizacji ruchu; niepodejmowania niezbędnych działań w celu niezwłocznego usunięcia nieprawidłowości w oznakowania dróg publicznych, stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli; niedokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego oraz badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym na bezpieczeństwo uczestników ruchu; nieprzeprowadzania kontroli okresowych stanu technicznego dróg; nieprzekazania mapy techniczno-eksploatacyjnej.	pn (w zakresie org. i zarządzania drogami) / n (w zakresie wykonywania zadań organu zarządzającego ruchem)
50.	Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	Stwierdzono nieprawidłowości dotyczyły braku: zgodności czasowej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem; właściwego nadzoru nad organizacją ruchu podczas prowadzonych robót drogowych; okresowych (pięcioletnich) kontroli dróg. Ponadto nie zawiadamiano właściwych organów o wprowadzeniu stałej lub czasowej organizacji ruchu.	pn
51.	Zarząd Dróg Powiatowych w Stalowej Woli	Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: braku wyszczególnienia wszystkich zadań zarządcy drogi w regulaminie organizacyjnym Zarządu, nieinformowania właściwych organów o wszystkich wprowadzanych organizacjach ruchu; niezawierania w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót, informacji dotyczących organizacji robót; nieegzekwowania od wszystkich wykonawców robót na drogach obowiązku opracowania i wdrożenia organizacji ruchu na czas wykonywania robót. Ustalono także przypadki niewłaściwego stanu technicznego oznakowania pionowego, nieczytelnego oznakowania poziomego i ograniczania widoczności oznakowania przez zieleń przydrożną.	pn

## 5.8. Charakterystyczne przykłady nieprawidłowości ustalone podczas oględzin dróg

### **a) wyniki oględzin robót drogowych prowadzonych w pasie drogowym**

#### **ZDW w Katowicach**

Podczas oględzin robót drogowych wykonywanych na odcinku DW 791 w Poraju stwierdzono zastosowanie przez wykonawcę oznakowania, które było niezgodne z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu. W szczególności nie ustawiono znaków B-41 (zakaz ruchu pieszych) oraz tabliczek U-56a (przejście drugą stroną ulicy), a na końcu remontowanego odcinka brakowało bariery zabezpieczającej U-20b, znaki ostrzegawcze o prowadzonych robotach umieszczone były w niewłaściwych miejscach, a ich tarcze zostały odwrócone.

#### **WZDW w Poznaniu**

WZDW wprowadziła dwie różne organizacje ruchu na tym samym odcinku remontowanej drogi nr 196. Wprowadzone w tym samym czasie organizacje ruchu zawierały różne sposoby oznakowania pionowego pasa drogowego, na którym prowadzone były prace budowlane. Wykonawca kanalizacji sanitarnej ustawił znak B-33 (ograniczenie prędkości do 50 km/h), natomiast wykonawca rozbudowy drogi ustawił znak B-33 (ograniczenie prędkości do 40 km/h).

#### **DSDiK we Wrocławiu**

Oględziny drogi wojewódzkiej nr 384 (w miejscowości Sieniawka) wykazały nieprawidłowo wykonane wygrodenia dla pieszych przy fundamentach przyczółku mostu, stanowiące zabezpieczenia wykopów przy budowie wiaduktu nad drogą gminną.

#### **ZDiT w Łodzi**

Oględziny remontowanych odcinków dróg wykazały:

- W trakcie remontu mostu na rzece Jasień, nie zostały ustawione wzdłuż wygrodenia – zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu, bariery U-20a. Zamiennie ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b. Ponadto znaki drogowe stałej organizacji ruchu od strony ul. Pustej były zasłonięte przez gałęzie drzew.
- Wykopy w pasie drogowym, wykonane podczas budowy przyłącza kanalizacji deszczowej (na ul. Styłowej) nie zostały wygrodenione zaporą U-20a. Brakowało lamp koloru żółtego oraz znaków ostrzegawczych A-14, A-12b i A-12c z obu kierunków ruchu, co było niezgodne z zatwierdzoną czasową organizacją ruchu.

#### **ZDM w Poznaniu**

- Oględziny przebudowywanego odcinka drogi przy ul. Dolna Wilda (budowa chodnika oraz wjazdu do sklepu) wykazały błędne oznaczenie kierunku jazdy słupkami wskaźnikowi G-1d.
- Prace polegające na remoncie elewacji w obrębie ul. Głogowskiej i Śniadeckich, wymagające wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, nie były prowadzone w dwóch etapach, jak przewidywała zatwierdzona organizacja ruchu (tj. najpierw przy ul. Śniadeckich a następnie przy ul. Głogowskiej).
- Na odcinku drogi ul. Dąbrowskiego, od skrzyżowania z ul. Przelot do skrzyżowania z ul. Polską, w dniach 9-10 września 2013 r. samowolnie wprowadzono znakami B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h, które nie wynikało z obowiązującej organizacji ruchu na tym odcinku drogi.

**Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim**

Nie egzekwowano od wykonawców robót budowlanych przestrzegania oznakowania dróg zgodnego z projektami tymczasowej organizacji ruchu. Oględziny wszystkich czterech realizowanych inwestycji drogowych wykazały braki wymaganych znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidzianych w projektach tymczasowej organizacji ruchu drogowego (m.in.):

- na budowie ulic Skłodowskiej, Narewskiego i Chrobrego brak było oświetlenia światłem żółtym pulsującym zapór drogowych oraz innych urządzeń w okresach ograniczonej widoczności, znaków D-4b „wjazd na drogę bez przejazdu”, B-25 „zakaz wyprzedzania” na ulicy Popiełuszki. Jednocześnie wprowadzono dodatkowe znaki, nieujęte w projekcie organizacji ruchu. Znaki A-12b „zwężenie jezdni prawostronne”, A-14 „roboty na drodze”, B-33 „ograniczenie prędkości”, umieszczone zostały na skraju jezdni, w sposób prowizoryczny, niezgodnie z przepisami.
- na budowie ulicy Zachodniej brak było oznakowania A-12b „zwężenie jezdni prawostronne”, B-25 „zakaz wyprzedzania”, B-41 „zakaz ruchu pieszych”,
- na budowie ul. Bulwary brak było oznakowania: A-12b „zwężenie jezdni prawostronne”, A-30 „wyjazd z budowy”, B-33 „ograniczenie prędkości”, B-41 „zakaz ruchu pieszych” z napisem „przeście drugą stroną” i zapory drogowej U-20a „zapora drogowa pojedyncza” długości 2 m. Chodnik dla pieszych stwarzał poważne zagrożenie wypadkiem, był zniszczony prowadzonymi robotami i poruszającymi się samochodami z terenu budowy.
- na budowie Placu Kościuszki ustawiono na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego z B. Joselewicza znak C-5 „nakaz skrętu w prawo”, przy czym pozostawiono znak z wcześniejszej organizacji ruchu B-21 „zakaz skręcania w lewo”.

**MZD w Ostrowie Wielkopolskim**

Oględziny pasa drogowego w miejscu budowy chodnika na ul. Okólnej wykazały nieprawidłowości polegające na:

- usytuowaniu tablicy U-3d i zapory U-20a (nieposiadającej świadectwa dopuszczenia do stosowania w drogownictwie) w odległości ok. 70 m od skrzyżowania z ul. Poniatowskiego zamiast, zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu, bezpośrednio za tym skrzyżowaniem,
- ustawienie ww. zapory U-20a prostopadle do osi jezdni zamiast, zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu, równoległe do osi jezdni,
- korzystaniu z koparki nieposiadającej ostrzegawczego sygnału świetlnego.

W miejscu budowy przyłącza wodociągowego na ul. Kamienne wykorzystano zaporę U-20a nieposiadającą świadectwa dopuszczenia do stosowania w drogownictwie.

**Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu**

Oględziny remontowanej drogi ujawniły: błędy w oznakowaniu, tj. niewidoczny był znak miejscowości E-17a, nieprawidłowo umieszczono znak zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 50 km /h”, stwierdzono brak znaku F-9 „prowadzenie objazdu” remontowanej drogi. Nieprawidłowe było również oznakowanie tymczasowe skrzyżowania dróg (znak B-1 zakazu ruchu w obu kierunkach i D-4a nieprzejezdność drogi).

**ZDP w Tarnowskich Górach**

Oględziny oznakowania i zabezpieczenia prowadzonych robót drogowych realizowanych na rzecz ZDP w Tarnowskich Górach wykazały, że na dwóch odcinkach ul. Sobieskiego w Tarnowskich Górach brak było urządzeń bezpieczeństwa ruchu, odgradzających teren prowadzonych robót od jezdni a ponadto roboty prowadzone były bez zatwierdzonej zmiany w organizacji ruchu na tej drodze.

**b) wyniki oględzin oznakowania dróg****ZDW w Katowicach**

Na jednym z pięciu poddanych oględzinom odcinków dróg wojewódzkich, posiadających zatwierdzone projekty organizacji ruchu, istniejąca organizacja ruchu nie była zgodna z projektem. Stwierdzono m.in. brak wymaganego oznakowania poziomego w zakresie linii krawędziowych, brak słupków prowadzących U-1a (które niezgodnie z projektem zastąpiono stalowymi barierkami).

W wyniku oględzin dróg wojewódzkich stwierdzono:

- na 5 z 7 odcinkach dróg brak oznakowania poziomego w zakresie linii krawędziowych (z wyjątkiem miejsc nowo wyremontowanych na tych odcinkach dróg),
- na 3 spośród 5, posiadających zatwierdzone projekty organizacji ruchu, stwierdzono zatarte, nieczytelne oznakowanie poziome,
- na 5 z 7 odcinkach dróg brak słupków prowadzących (U-1a i U1b).

**WZDW w Poznaniu**

Oględziny pięciu odcinków dróg wojewódzkich wykazały brak lub umiejscowienie niezgodne z zatwierdzonym projektem znaków: A-7 (ustęp pierwszeństwa przejazdu), A-30 (inne niebezpieczeństwo), C-9 (nakaz jazdy z prawej strony znaku), D-2 (koniec drogi z pierwszeństwem) oraz F-6 (znak uprzedzający, umieszczany przed skrzyżowaniem. Uprzedza o wskazanym na nim odpowiednim znakiem niebezpieczeństwie lub zakazie występującym za skrzyżowaniem na wskazanej drodze).

**PZDW w Rzeszowie**

Podczas oględzin stwierdzono niezgodność rzeczywistej lokalizacji oznakowania z określoną w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu.

**ZDM w Poznaniu**

W ciągu ulicy Bukowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Złotowską zmieniono organizację ruchu poprzez odwołanie istniejącego lewoskrętu, jednak nie wyłączono z ruchu pasa drogi, przeznaczonego do wykonania tego manewru. Ponadto brak było informacji o wprowadzonych na tym odcinku zmianach stałej organizacji ruchu. Zmiany te nie wynikały z zatwierdzonej organizacji ruchu.

**ZDM w Warszawie**

Oględziny pięciu skrzyżowań i 10 odcinków dróg w Warszawie, w każdym przypadku wykazały nieprawidłowości:

- na jednym skrzyżowaniu trzy znaki (D-2, A-21, A-7) stały pośrodku 1,5 metrowego chodnika, co w znaczny sposób utrudniało przejście dla niepełnosprawnych
- w rejonie ul. Kapucyńskiej sztyca dwóch znaków drogowych znajdowała się pośrodku chodnika, utrudniając przejście niepełnosprawnym.
- na całym odcinku Al. Jerozolimskie od Pl. Zawiszy do Mostu Poniatowskiego liczba znaków pionowych ograniczała możliwość kierowców do interpretacji ich treści,
- na czterech odcinkach dróg lokalizacja znaków, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w pasie drogowym nie odpowiadała warunkom określonych w zatwierdzonej organizacji ruchu. Wynikało to zarówno z błędów technicznych (zbyt wąski azyl dla pieszych), jak również niewłaściwej realizacji projektu organizacji ruchu,
- na sześciu odcinkach dróg brak było barier energochłonnych lub były one niewłaściwie usytuowane,



**Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim**

Oględziny siedmiu dróg gminnych o łącznej długości 2,2 km, posiadających zatwierdzone stałe organizacje ruchu, wykazały w dwóch przypadkach niezgodność oznakowania drogi w porównaniu z dokumentacjami organizacji ruchu. Ponadto stwierdzono 3 przypadki umieszczenia oznakowania dezinformującego kierowców, np. poprzez umieszczenie znaków D-6 „przejście dla pieszych w miejscach, gdzie przejść tych nie było (zlokalizowane były na ulicach poprzecznych do ulic, na których ustawiono znaki). Na ul. Strefowej znak umieszczony został w sposób niewidoczny dla użytkowników tej drogi – bokiem do kierunku jazdy.

**Urząd Miejski w Pruszkowie**

Oględziny 10 dróg gminnych wykazały:

- w trzech przypadkach brak było znaków w pasie drogowym ujętych w projekcie organizacji ruchu,
- usytuowanie znaków drogowych nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu (3 przypadki),
- zły stan techniczny znaków drogowych (4 przypadki),
- ograniczoną przez zieleń oraz słup ogłoszeniowy widoczność znaków drogowych (3 przypadki),
- jeden przypadek usytuowania znaku ograniczenia prędkości B-33, który nie występował w projekcie organizacji ruchu.

**MZUiM w Tarnowskich Górach**

Oględziny wybranych 10 odcinków dróg gminnych z terenu Tarnowskich Gór wykazały, że w żadnym przypadku liczba umieszczonych na drogach znaków pionowych oraz poziomych nie odpowiadała ewidencji w prowadzonych księżkach dróg.

**ZDKiUM w Wałbrzychu**

Na 4 z 15 dróg gminnych, poddanych oględzinom stwierdzono 6 znaków drogowych, których nie było w zatwierdzonych projektach stałej organizacji ruchu drogowego.

**Starostwo Powiatowe w Pruszkowie**

Na siedmiu drogach poddanych oględzinom stwierdzono 20 uszkodzonych znaków pionowych, widoczność pięciu była ograniczona, a 30 znaków poziomych było częściowo zatartych.

**Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu**

W przypadku 8 na 10 poddanych oględzin odcinków dróg powiatowych stwierdzono miejsca, które powinny być oznakowane w myśl obowiązujących przepisów, a które nie zostały uwzględnione w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu. Dotyczyło to np. znaków drogowych: D-42 „obszar zabudowany” i D-43 „koniec obszaru zabudowanego”, a także A-6a, A-6b i A-6c „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną ...”. Ponadto ustalono: – występowanie znaków drogowych pionowych, ujętych w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu, których brakowało w pasie drogowym (np. brak znaków: B-33 „ograniczenie prędkości do 50 km/godz.); – występowanie znaków drogowych pionowych nieujętych w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu, a umieszczonych w pasie drogowym; – brak znaków drogowych, które zgodnie z obowiązującymi przepisami winny znajdować się w pasie drogowym, a które nie zostały ujęte w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu; – niewłaściwy stan techniczny części znaków drogowych pionowych, umieszczonych w pasie drogowym; przypadki ograniczenia widoczności znaków, zasłoniętych przez przydrożną zieleń.

**ZDP w Tarnowskich Górach**

Oznakowanie na objętych oględzinami 15 odcinkach dróg (7,7 % długości zarządzanych dróg) zostało zastosowane niezgodnie z zatwierdzonymi organizacjami ruchu. Stwierdzono bowiem, że 21 znaków

*pionowych, tablic informacyjnych i znaków poziomych nie odnotowano w ewidencji, a 26 brakowało. Z 37 skrzyżowań, 2 były oznakowane nieprawidłowo. Brak było na drogach podporządkowanych przed skrzyżowaniami z kontrolowanymi odcinkami dróg, ujętych w ewidencji znaków A-7 – ustęp pierwszeństwa.*

### **ZDP w Stalowej Woli**

*Pomimo prowadzenia przez Zarząd kontroli i objazdów wszystkich dróg w trakcie oględzin stwierdzono 13 przypadków dotyczących złego stanu technicznego oznakowania pionowego, w tym braku jego czytelności.*

## 5.9. Wykaz osób zajmujących stanowiska kierownicze, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

Lp.	Nazwa jednostki	Nazwa funkcji kierownika jednostki	Imię i Nazwisko kierownika jednostki
1.	MTBiGM	Minister	Sławomir Nowak
2.	GDDKiA	p.o. Generalnego Dyrektora	Lech Witecki
3.	Śląski Urząd Wojewódzki	Wojewoda Śląski	Zygmunt Łukaszczyk
4.	Łódzki Urząd Wojewódzki	Wojewoda Łódzki	Jolanta Chełmińska
5.	Wielkopolski Urząd Wojewódzki	Wojewoda Wielkopolski	Piotr Florek
6.	Podkarpacki Urząd Wojewódzki	Wojewoda Podkarpacki	Małgorzata Chomycz-Śmigielska
7.	Mazowiecki Urząd Wojewódzki	Wojewoda Mazowiecki	Jacek Kozłowski
8.	Dolnośląski Urząd Wojewódzki	Wojewoda Dolnośląski	Aleksander Marek Skorupa
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (P/13/145)	Marszałek Województwa Śląskiego	Mirosław Sekuła (od 21 stycznia 2013 r.) poprzednio – od 2 grudnia 2010 r. – Adam Matuszewicz
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Marszałek Województwa Łódzkiego	Witold Stępień
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	Marszałek Województwa Wielkopolskiego	Marek Woźniak
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	Marszałek Województwa Podkarpackiego	Władysław Ortyl (od 27 maja 2013 r.) poprzednio – od 30 listopada 2010 r. – Mirosław Kaparyta
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Adam Struzik
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Marszałek Województwa Dolnośląskiego	Rafał Jurkowlaniec
15.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (P13/145)	Dyrektor	Zbigniew Tabor
16.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Dyrektor	Mirosław Szychowski
17.	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu	Dyrektor	Marek km iecik
18.	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Dyrektor	Adam Maternia (od 20 września 2011 r.; w okresie od 1 kwietnia 2011 r. do 19 września 2011 r. p.o. Dyrektora) poprzednio – od 25 stycznia 1999 r. – Bogdan Tarnawski
19.	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie	p.o. Dyrektora	Zbigniew Ostrowski
20.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	Dyrektor	Jacek Błaszczak (od 15 października 2012 r.) poprzednio – Roman Głowaczowski
21.	Urząd Miasta Katowice	Prezydent Miasta	Piotr Uszok
22.	Urząd Miasta Łodzi	Prezydent Miasta	Hanna Zdanowska
23.	Urząd Miasta Poznania	Prezydent Miasta	Ryszard Grobelny
24.	Urząd Miasta Rzeszowa	Prezydent Miasta	Tadeusz Ferenc
25.	Urząd m.st. Warszawy	Prezydent Miasta	Hanna Gronkiewicz-Waltz
26.	Urząd Miejski Wrocławia	Prezydent Miasta	Rafał Dutkiewicz

Lp.	Nazwa jednostki	Nazwa funkcji kierownika jednostki	Imię i Nazwisko kierownika jednostki
27.	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach	Dyrektor	Piotr Handwerker
28.	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	Dyrektor	Grzegorz Nita
29.	Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Dyrektor	Jacek Szukała
30.	Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie	Dyrektor	Piotr Magdoń
31.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie	Dyrektor	Grażyna Lendzion
32.	Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu	Dyrektor	Sławomir Gonciarz
33.	Urząd Miejski w Tarnowskich Górach	Burmistrz	Arkadiusz Czech
34.	Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim	Prezydent Miasta	Rafał Zagozdon
35.	Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim	Prezydent Miasta	Jarosław Urbaniak
36.	Urząd Miasta w Stalowej Woli	Prezydent Miasta	Andrzej Szlęzak
37.	Urząd Miejski w Pruszkowie	Prezydent Miasta	Jan Starzyński
38.	Urząd Miejski w Wałbrzychu	Prezydent Miasta	Roman Szelemej (od 26 maja 2011 r.) poprzednio – do 23 maja 2011 r. – Piotr Kruczkowski
39.	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tarnowskich Górach	Kierownik	Joanna Czyżewska
40.	Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	Dyrektor	Marcin Wieruchowski
41.	Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu	Dyrektor	Krzysztof Szewczyk
42.	Starostwo Powiatowe w Tarnowskich Górach	Starosta	Lucyna Ekkert
43.	Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim	Starosta	Piotr Kagankiewicz
44.	Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wielkopolskim	Starosta	Paweł Rajski
45.	Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Starosta	Robert Fila
46.	Starostwo Powiatowe w Pruszkowie	Starosta	Elżbieta Anna Smolińska
47.	Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu	Starosta	Józef Piksa
48.	Zarząd Dróg Powiatowych w Tarnowskich Górach	Dyrektor	Eugeniusz Wesolek
49.	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim	Dyrektor	Jacek Killman
50.	Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	Dyrektor	Piotr Śniegowski
51.	Zarząd Dróg Powiatowych w Stalowej Woli	Dyrektor	Piotr Śliwiński

## 5.10. Bibliografia

1. Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka. S. Gaca, W. Suchorzewski, M. Tracz. WKiŁ, Warszawa, 2008.
2. Drogi publiczne. Praktyczny komentarz do przepisów prawnych. P. Świątecki. Zachodnie Centrum Organizacji, 2002.
3. Prawo o ruchu drogowym. Komentarz. R. Stefański. 3 wydanie. Wolters Kluwer Polska, 2008.
4. Prawo o ruchu drogowym. Komentarz. W. Kotowski. 3 wydanie. ABC, 2011.
5. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załącznik do Dziennika Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

### 5.11. Wykaz organów i instytucji, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
9. Minister Infrastruktury i Rozwoju
10. Minister Administracji i Cyfryzacji
11. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
12. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego
13. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
14. Komendant Główny Policji





5.7. INFORMACJA O WYNIKACH KONTROLI  
„OZNAKOWANIE DRÓG PUBLICZNYCH  
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO”







LKA-4101-05/2013  
Nr ewid. 40/2014/P/13/145/LKA

Informacja o wynikach kontroli

## OZNAKOWANIE DRÓG PUBLICZNYCH WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

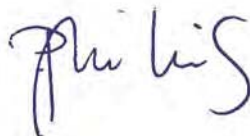
## MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

## WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Dyrektor Delegatury NIK w Katowicach:  
Piotr Miklis



Akceptuję:  
Marian Cichosz



Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia 03.04.2014r.

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa  
T/F +48 22 444 50 00

[www.nik.gov.pl](http://www.nik.gov.pl)

WPROWADZENIE.....	6
1. ZAŁOŻENIA KONTROLI .....	8
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI.....	10
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności .....	10
2.2. Uwagi końcowe i wnioski .....	12
3. ISTOTNE USTALENIA KONTROLI.....	14
3.1. Utrzymanie oznakowania na drogach publicznych przez zarządzających tych drogami.....	14
3.2. Nadzór zarządców dróg nad oznakowaniem zarządzanych dróg .....	24
3.3. Tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego stanu oznakowania dróg. ....	32
3.4. Nadzór organów zarządzających ruchem nad stanem oznakowania podległych im dróg.....	38
4. INFORMACJE DODATKOWE .....	45
4.1. Przygotowanie kontroli .....	45
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	46
5. ZAŁĄCZNIKI .....	49

## Wykaz stosowanych skrótów i pojęć

<b>Droga</b>	budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym
<b>Droga publiczna</b>	droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w przepisach
<b>Inżynieria ruchu</b>	dziedzina inżynierii obejmująca badanie procesów ruchu drogowego i praktyczne zastosowanie wiedzy o ruchu w planowaniu, projektowaniu, realizacji i eksploatacji urządzeń komunikacyjnych oraz systemów transportu (m.in. organizację i sterowanie ruchem)
<b>Korona drogi</b>	jezdnie z pobocznymi, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie
<b>Organizacja ruchu</b>	mające wpływ na ruch drogowy: geometria drogi i zakres dostępu do drogi; sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów
<b>Oznakowanie dróg</b>	znaki drogowe, sygnalizacje i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu drogowego
<b>Pas drogowy</b>	wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą
<b>Pobocze</b>	część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona np. dla ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów
<b>Pojazd</b>	środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane
<b>Projekt organizacji ruchu</b>	dokumentacja sporządzana w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem
<b>Przebudowa drogi</b>	wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego
<b>Przeście dla pieszych</b>	powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona znakami drogowymi
<b>Reklama</b>	nośnik informacji wizualnej w jakiegokolwiek materialnej formie wraz z elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, umieszczony w polu widzenia użytkowników drogi, niebędący znakiem w rozumieniu przepisów o znakach i sygnałach lub znakiem informującym o obiektach użyteczności publicznej
<b>Remont drogi</b>	wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym
<b>Sygnalizacja</b>	urządzenie emitujące sygnały świetlne lub dźwiękowe, wyrażające ostrzeżenie/zakaz/nakaz lub informację dla uczestnika ruchu
<b>Uczestnik ruchu drogowego</b>	pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze

<b>Urządzenia bezpieczeństwa ruchu</b>	urządzenia służące do ochrony życia oraz w ograniczonym zakresie, także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a niekiedy także użytkowników terenów przyległych
<b>Utrzymanie drogi</b>	wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej
<b>Wypadek drogowy</b>	zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach. Za śmiertelną ofiarę uznaje się osobę zmarłą w wyniku obrażeń na miejscu lub w ciągu 30 dni. Za raną uznaje się osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską
<b>Zarząd drogi</b>	jednostka organizacyjna utworzona przez organ stanowiący j.s.t. w celu wykonywania obowiązków zarządcy drogi. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca
<b>Zarządca drogi</b>	organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg
<b>Znak drogowy</b>	znak pionowy (w postaci tarczy, tablicy z napisem lub symbolem, a także w postaci świetlnej) lub znak poziomy (w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi) wyrażający ostrzeżenie/zakaz/nakaz lub informację dla uczestnika ruchu
<b>J.s.t.</b>	jednostka samorządu terytorialnego (gmina, powiat, województwo)
<b>Rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg</b>	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582)
<b>Rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach</b>	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
<b>Rozporządzenie w sprawie znaków drogowych</b>	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)
<b>Ustawa o drogach</b>	ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.)
<b>Ustawa o NIK</b>	ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.)
<b>Ustawa Prawo budowlane</b>	ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.)
<b>Ustawa Prawo o ruchu drogowym</b>	ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.)

W Polsce, spośród krajów Unii Europejskiej, w wypadkach na drogach statystycznie ginie najwięcej osób<sup>1</sup>. Na polskich drogach w latach 2011–2012 wydarzyło się 77.111 wypadków komunikacyjnych, w których zginęło 7.760 osób, a 95.293 osób zostało rannych. W samym tylko województwie śląskim w latach tych w 9.706 wypadkach zginęło 683 osób, a 1.818 zostało rannych<sup>2</sup>.

Wypadki komunikacyjne to tragedia osobista dla ich uczestników i rodzin ofiar, a także istotne koszty dla gospodarki, szacowane tylko w 2011 r. na ponad 20 mld zł<sup>3</sup> (ok. 2% PKB). Przyczyna jedynie nielicznych z nich oficjalnie przypisywana jest złemu stanowi infrastruktury drogowej, w tym oznakowaniu. Nie zgadza się z tym część specjalistów, stwierdzając, że przekonanie o niskim wpływie infrastruktury na wypadki na polskich drogach oraz niedocenywanie roli oznakowania jest przerzucaniem odpowiedzialności na użytkowników dróg i ewentualnie na inne, niewyartykułowane lub nieustalone przyczyny. Wykazywane w statystykach wypadków wpływy czynników drogowych na bezpieczeństwo ruchu zawierają się w Polsce w granicach 2%–4%, podczas gdy według naukowców Politechniki Śląskiej, eksperci zachodni wskazują, że niewłaściwa infrastruktura drogowa jest przyczyną aż 28%–34% wypadków<sup>4</sup>.

Znaki drogowe są czytane przez kierowców w ułamkach sekundy, a niekiedy na granicy świadomości. Dlatego też muszą być widoczne, zrozumiałe, zgodne z logiką i wiarygodne. Liczne interpelacje poselskie, doniesienia medialne i opinie użytkowników dróg<sup>5</sup> wskazywały, że tak nie jest. Podnoszono w nich m.in. brak lub słabą czytelność oznakowania poziomego i pionowego dróg, pogłębianą przez chaos informacyjny związany z umieszczaniem przy drogach reklam, nieprawidłowe lokalizowanie oznakowania pionowego<sup>6</sup> oraz jego miejscowy nadmiar.

Mając na uwadze społeczną wagę zagadnień poprawy bezpieczeństwa na drogach, wysokie koszty ponoszone w związku z wypadkami drogowymi, a także fakt, że ponad 67% wypadków ma miejsce na drogach zarządzanych przez j.s.t.<sup>7</sup>, istotne stało się zbadanie, czy jednostki te, zobowiązane ustawą o drogach i ustawą Prawo o ruchu drogowym do zarządzania drogami publicznymi oraz zarządzania ruchem na tych drogach, wypełniają rzetelnie obowiązki dotyczące m.in.: utrzymania istniejącego na drogach oznakowania i wprowadzania nowego, kontroli stanu dróg i ich infrastruktury oraz nadzoru nad istniejącą organizacją ruchu.

<sup>1</sup> W 2011 r. średnia liczba ofiar przypadająca na milion mieszkańców, wynosząca w Polsce 110, była najwyższa w całej Unii (średnia w całej Unii – 60 ofiar). W województwie śląskim na milion mieszkańców przypadało 75 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (Konferencja prasowa z 9 stycznia 2013 r. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w sprawie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

<sup>2</sup> „Wypadki drogowe w Polsce w 2011 r.” oraz „Wypadki drogowe w Polsce w 2012 r.” Opracowania Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji..

<sup>3</sup> Koszty wypadków drogowych w Polsce w 2011 r. Opracowanie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów na zlecenie Krajowej Rady BRD, z listopada 2012 r.

<sup>4</sup> „Wpływ infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu – część 1 i część 2” Autorzy Jacek Barcik i Piotr Czech. Recenzent Leszek Ogiegięło. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej nr 67 i 68 z 2010 r. Seria Transport.

<sup>5</sup> Wykazane w rozdziale 4 niniejszej Informacji.

<sup>6</sup> Za zaistniały w marcu 2009 r. wypadek autokaru z dziećmi w Świdnicy (autokar nie zmieścił się pod wiaduktem kolejowym) winnym uznany został kierowca, przy czym śledztwo wykazało, że wiadukt był źle oznakowany, gdyż był tylko jeden znak o jego wysokości, ustawiony kilkaset metrów wcześniej. Miało to związek z zatwierdzeniem przez funkcjonariusza Policji i urzędnika starostwa sporządzonego wadliwie (w 2004 r.) projektu organizacji ruchu, a także z niedopełnieniem przez urzędnika starostwa przez ponad 3 lata obowiązku nadzoru i analizy istniejącej organizacji ruchu pod względem bezpieczeństwa, wskutek przeprowadzania kontroli tylko niektórych wybranych losowo dróg gminnych i powiatowych.

<sup>7</sup> Sprawozdanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2012 r., przedłożone Radzie Ministrów, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej.

Kontrola oznakowania dróg publicznych województwa śląskiego była jednym z elementów kontroli projektowej pt. „Działania Policji i organów administracji publicznej na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym”. W ramach tego projektu Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła ponadto następujące kontrole w obszarach kluczowych dla dokonania oceny poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce:

- P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym,
- P/13/100 – Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym,
- P/13/169 – Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych”,
- R/13/001 – Instalowanie i wykorzystanie przez Inspekcję Transportu Drogowego stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych,
- D/13/504 – Instalowanie i wykorzystanie przez straże miejskie stacjonarnych i mobilnych urządzeń do pomiaru i rejestracji wykroczeń drogowych,
- D/13/508 – Prawdliwość realizacji zadań przez straże miejskie (gminne) w zakresie wykorzystania urządzeń ujawniających i zapisujących za pomocą technik utrwalania obrazów, naruszenia przepisów ruchu drogowego.



### Temat kontroli

Kontrola nr P/13/145 Oznakowanie dróg publicznych województwa śląskiego, była kontrolą planową i została przeprowadzona z inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli.

### Cel główny

Głównym celem kontroli było dokonanie oceny działań organów jednostek samorządu terytorialnego województwa śląskiego w zakresie zapewnienia właściwego stanu oznakowania zarządzanych dróg publicznych.

### Cel szczegółowy

Celami szczegółowymi kontroli były oceny: utrzymania oznakowania na drogach publicznych przez zarządzających tymi drogami; nadzoru zarządców dróg nad stanem oznakowania zarządzanych dróg; nadzoru organów zarządzających ruchem nad stanem oznakowania podległych im dróg a także tworzenia warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego stanu oznakowania dróg.

### Podstawa prawna i okres przeprowadzenia kontroli

Kontrolę przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, zgodnie z kryteriami określonymi w art. 5 ust. 2 tej ustawy, tj. legalności, gospodarności i rzetelności.

### Zakres przedmiotowy kontroli

Kontrolą objęto w szczególności zagadnienia dotyczące: stanu oznakowania dróg publicznych zarządzanych przez j.s.t. i jego zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu; przestrzegania warunków technicznych stosowania oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego; oznakowania prowadzonych na drogach i w pasie drogowym robót drogowych i budowlanych; wykonywania przeglądów i kontroli stanu oznakowania dróg; prowadzenia wymaganej dokumentacji dróg; obowiązujących w jednostkach uregulowań wewnętrznych w zakresie spraw objętych kontrolą; przygotowania pracowników do realizacji powierzonych im obowiązków; zapewnienia funkcjonowania kontroli zarządczej; ponoszenia wydatków na utrzymanie dróg i ich oznakowania. W przypadku pięciu jednostek - w których funkcjonował organ zarządzający ruchem na drogach - kontrolą objęto ponadto zagadnienia: zatwierdzania projektów organizacji ruchu, prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonej organizacji ruchu, wykonywania obowiązkowych kontroli wdrażania nowych organizacji ruchu oraz okresowych kontroli prawidłowości oznakowania podległych tym organom dróg publicznych.

### Zakres podmiotowy kontroli

Skontrolowano 25 jednostek zarządzających drogami publicznymi wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, w tym urzędy 17 j.s.t.: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, cztery starostwa powiatowe<sup>8</sup> i 12 gmin<sup>9</sup> (miejskich, miejsko-wiejskich i wiejskich) oraz osiem samorządowych

<sup>8</sup> Powiatów: będzińskiego, cieszyńskiego, częstochowskiego i wodzisławskiego. Skontrolowane powiaty stanowiły 23,5% powiatów ziemskich istniejących w województwie śląskim.

<sup>9</sup> Gmin: Czechowice-Dziedzice, Czeladź, Istebna, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów, Ogrodzieniec, Orzesze, Zawiercie, Zbrostawice, Zebrzydowice, Żywiec. Skontrolowane gminy stanowiły 7,2% gmin istniejących w województwie śląskim.

jednostek organizacyjnych, którym j.s.t. powierzyły zadanie zarządzania drogami<sup>10</sup>. W urzędach pięciu j.s.t. kontrolą objęto również działalność organów zarządzających ruchem na drogach publicznych, którymi byli Marszałek Województwa Śląskiego i starostowie.

#### Okres objęty kontrolą

Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2011 r. do 30 czerwca 2013 r., z uwzględnieniem stanu faktycznego i uwarunkowań prawnych obowiązujących na dzień zakończenia kontroli.

---

<sup>10</sup> Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (zwany dalej „ZDW w Katowicach”), Powiatowy Zarząd Dróg w Będzinie (dalej „PZD w Będzinie”), Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie (dalej „PZDP w Cieszynie”), Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie (dalej „PZD w Częstochowie”), Powiatowy Zarząd Dróg w Wodzisławiu Śląskim (dalej „PZD w Wodzisławiu Śl.”), Miejski Zarząd Gospodarki Komunalnej w Czeladzi (dalej „MZGK w Czeladzi”), Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku (dalej „ZDiGK w Kłobucku”), Zakład Gospodarki Komunalnej w Ogrodzieńcu (dalej „ZGK w Ogrodzieńcu”).

### 2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności

**Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>11</sup> działania organów skontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego województwa śląskiego w zakresie zapewnienia prawidłowego oznakowania zarządzanych dróg. NIK negatywnie ocenia także nadzór skontrolowanych organów zarządzających ruchem nad stanem oznakowania podległych im dróg publicznych. Zły stan oznakowania pionowego i poziomego dróg województwa śląskiego, w tym miejsc uczęszczanych przez dzieci i miejsc niebezpiecznych, miał znaczny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.**

**Stwierdzone nieprawidłowości, w ocenie NIK, świadczą o tym, że oznakowanie dróg, zwłaszcza gminnych i powiatowych, jest niezasadnie postrzegane jako czynnik tylko w niewielkim stopniu wpływający na bezpieczeństwo ruchu. Tymczasem oznakowanie jest ważnym elementem zapewnienia sprawności ruchu drogowego, istotnie wpływającym na decyzje i zachowania uczestników ruchu drogowego.**

**Negatywną ocenę działalności organów j.s.t. (wójtów, zarządów powiatów i zarządu województwa) wykonujących ustawowe zadania zarządców dróg publicznych samodzielnie lub przy udziale powołanych do tego celu jednostek (w tym zarządów dróg), uzasadniają w szczególności:**

- stosowanie przez 16 (94%) jednostek objętych kontrolą na zarządzanych drogach znaków pionowych niespełniających podstawowych wymagań technicznych dotyczących ich czytelności, w tym zwłaszcza odblaskowości, a także stosowanie 33% zbadanych znaków w sposób niezgodny z warunkami określonymi w przepisach obowiązującego od 2003 r. rozporządzenia w sprawie znaków drogowych dotyczącymi np. wysokości zamontowania znaku, jego odległości od korony drogi lub od innych znaków, co istotnie rzutowało na ograniczenie ich widoczności;
- wprowadzenie przez 10 (59%) jednostek zmian w oznakowaniu dróg publicznych z naruszeniem przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, w tym m.in. w sześciu jednostkach bez przeprowadzenia uprzednich, wymaganych analiz wpływu planowanych zmian na organizację ruchu;
- występowanie na 84 odcinkach dróg (55% odcinków poddanych oględzinom) zarządzanych przez 16 jednostek (94%) objętych kontrolą oznakowania niezgodnego – w zakresie liczby i lokalizacji - z zatwierdzonymi organizacjami ruchu lub z danymi ewidencji dróg;
- brak lub nieuzasadnione względami bezpieczeństwa ograniczone i dowolne stosowanie oznakowania poziomego (obligatoryjnego na drogach wojewódzkich, a zalecanego na pozostałych drogach) w pasie dróg zarządzanych przez 15 (88%) skontrolowanych jednostek, a także niezapewnienie jego właściwej czytelności;
- nieprzestrzeganie przez 12 (70%) jednostek warunków technicznych stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na zarządzanych drogach, a także nieprawidłowe oznakowanie i zabezpieczenie przez osiem (47%) jednostek miejsc szczególnie uczęszczanych przez dzieci;
- nieprawidłowości dotyczące okresowych kontroli stanu sieci zarządzanych dróg wymaganych przepisami ustawy o drogach, w tym ich oznakowania w 13 (76%) jednostkach, polegające na braku w pięciu jednostkach dokumentacji wskazującej na przeprowadzanie takich kontroli, a w ośmiu – na nierzetelnym ich wykonywaniu;

<sup>11</sup> Ocena dokonana według przyjętej przez NIK skali ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

- zaniechanie przez dziewięć (53%) jednostek przeprowadzania okresowych kontroli dróg i ich infrastruktury, wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane oraz nieprawidłowości w wykonywaniu takich kontroli w siedmiu jednostkach;
- nieprawidłowe oznakowanie i zabezpieczenie robót drogowych i budowlanych prowadzonych w pasie drogowym w 17 z dobranych losowo do oględzin takich miejsc (74%), na co wpływał w znacznej mierze brak ze strony jednostek zarządzających drogami właściwego nadzoru nad zatrudnionymi przez te jednostki wykonawcami robót drogowych;
- naruszanie w sześciu (35%) skontrolowanych jednostkach przepisów dotyczących umieszczania w pasach dróg reklam, w szczególności w zakresie przeprowadzania analiz ich wpływu na widoczność elementów drogi i oznakowania oraz brak w sześciu jednostkach prawidłowego nadzoru nad wykorzystaniem przez podmioty gospodarcze pasa zarządzanych dróg publicznych;
- nieprowadzenie przez siedem (41%) objętych kontrolą jednostek zarządzających drogami przez cały lub przez część badanego okresu ewidencji dróg, wymaganej przepisami ustawy o drogach oraz nierzetelne lub niezgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, jej prowadzenie w pozostałych 10 jednostkach;
- dokonywanie w pięciu (29%) skontrolowanych jednostkach zakupów znaków pionowych niespełniających wymagań określonych w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych, dotyczących ich czytelności i atestacji;
- niestworzenie w dziewięciu (53%) jednostkach prawidłowych warunków realizacji zadań zarządców lub zarządów dróg wskutek nie ujęcia części z nich w obowiązujących regulaminach organizacyjnych jednostek i w zakresach obowiązków pracowników, a także niezapewnienie w sześciu (35%) jednostkach pracownikom nieposiadającym stosownych kwalifikacji, możliwości ich podnoszenia w ramach specjalistycznych szkoleń.

**Negatywną ocenę pełnienia przez skontrolowane organy zarządzające ruchem (starostów i Marszałka Województwa Śląskiego) nadzoru nad stanem oznakowania podległych im dróg uzasadniają w szczególności:**

- nieuprawnione powierzenie przez trzy (60%) skontrolowane organy innym podmiotom określonego w ustawie Prawo o ruchu drogowym obowiązku zarządzania ruchem na wszystkich lub na części podległych im dróg publicznych (gminnych i powiatowych), będącego wyłączną kompetencją tych organów, co w dwóch przypadkach skutkowało nadmierną koncentracją w tych podmiotach uprawnień i zadań, a dodatkowo – w powiązaniu z brakiem właściwego nadzoru – wpływało na nierzetelne wykonywanie tych obowiązków;
- nierzetelne lub niezgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, sprawowanie przez 100% skontrolowanych organów zarządzających ruchem nadzoru nad wdrażaniem projektów zatwierdzonych organizacji ruchu oraz nierzetelne prowadzenie przez te organy ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu;
- niewykonywanie w ogóle przez dwa (40%) organy zarządzające ruchem lub realizowanie przez kolejne dwa organy jedynie w odniesieniu do części dróg (2% – 57%), określonego w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem na drogach, obowiązku kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz niewyegzekwowanie przez jeden organ od zarządu drogi zaleceń wynikających z przeprowadzonych kontroli.

## 2.2 Uwagi końcowe i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli, uwzględniając skalę i istotność nieprawidłowości stwierdzonych w jednostkach zarządzających drogami i w organach zarządzających ruchem na drogach, zwraca uwagę na potrzebę wzmocnienia nadzoru ze strony kierowników poszczególnych jednostek nad działalnością komórek organizacyjnych zajmujących się problematyką zarządzania drogami i zarządzania ruchem na drogach, m.in. w drodze prowadzenia kontroli powierzonych im zadań i obowiązków oraz zapewnienia skutecznej kontroli zarządczej.

Wyniki przeprowadzonej kontroli wskazują, że dla zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych województwa śląskiego poprzez poprawę istniejącego stanu oznakowania, poza realizacją wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych, skierowanych do kierowników 25 jednostek objętych kontrolą, niezbędne jest podjęcie działań:

### 1) przez zarządców dróg publicznych województwa śląskiego, wykonujących zadania samodzielnie lub przy udziale innych podmiotów, polegających na:

- przeprowadzeniu weryfikacji oznakowania pionowego dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w zakresie spełniania przez nie wymagań obowiązujących przepisów oraz przestrzegania przy ich stosowaniu warunków technicznych określonych w tych przepisach, a także podjęciu działań w celu wymiany oraz naprawy oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniającego ww. wymagań i warunków;
- wprowadzaniu nowej lub zmienionej organizacji ruchu na podległych drogach wyłącznie w oparciu o projekty organizacji ruchu rozpatrzone i zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem, a także weryfikacji i analizie istniejących organizacji ruchu;
- dokonywaniu przeglądów i kontroli stanu dróg, wymaganych ustawą o drogach i ustawą Prawo budowlane, w tym kontroli oznakowania dróg;
- zwiększeniu nadzoru nad działalnością komórek i jednostek wykonujących zadania zarządzania drogami, w szczególności związane z ich oznakowaniem, m.in. w zakresie rzetelnego prowadzenia wymaganej przepisami ewidencji dróg, w tym księzek dróg i dzienników objazdu dróg;

### 2) przez Starostów zarządzających ruchem na drogach powiatowych i gminnych<sup>12</sup>, polegających na:

- niestosowaniu nielegalnej praktyki przekazywania innym podmiotom prawnym kompetencji i obowiązków organów zarządzających ruchem na podległych drogach, wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- zapewnieniu prowadzenia w odniesieniu do wszystkich dróg, podległych im w zakresie zarządzania ruchem, kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej, a także urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;

### 3) przez Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji i komendantów powiatowych Policji, polegających na:

wykorzystywaniu w szerszym zakresie uprawnień wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym do wydawania poleceń osobom odpowiedzialnym za utrzymanie dróg publicznych do usuwania nieprawidłowości w ich oznakowaniu;

<sup>12</sup> Również Prezydentów miast na prawach powiatów.

**4) przez Wojewódzkiego i powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego, polegających na:**

zwiększeniu liczby kontroli w jednostkach zarządzających drogami, w zakresie realizacji wynikających z ustawy Prawo budowlane obowiązków związanych z utrzymaniem dróg i obiektów mostowych.

### 3.1 Utrzymanie oznakowania na drogach publicznych przez zarządzających tymi drogami

Organy wykonawcze 17 skontrolowanych j.s.t., tj. zarząd województwa, zarządy czterech powiatów i wójtowie 12 gmin, zarządzały drogami publicznymi, odpowiednio wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, o łącznej długości 4.098 km<sup>13</sup>. Osiem z nich – zarządy województwa i powiatów oraz trzech wójtowie<sup>14</sup> – realizację całości lub części przynależnych zadań zarządzania drogami, w tym utrzymania oznakowania, powierzyło innym jednostkom, głównie powołanym zarządom dróg.

W latach 2011–2012 na drogach zarządzanych przez skontrolowane 17 j.s.t., według informacji jednostek Policji, wydarzyło się 1.607 wypadków komunikacyjnych, w których zginęły 142 osoby, a 1.782 zostały ranne.

#### Stan oznakowania pionowego zarządzanych dróg

Występującym powszechnie i w szerokim zakresie zjawiskiem, stwierdzonym w pasach dróg zarządzanych przez 16 (94%) skontrolowanych jednostek<sup>15</sup>, było stosowanie oznakowania pionowego niezgodnie z warunkami technicznymi ustalonymi w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych. Spośród 1.864 dobranych losowo do szczegółowego badania znaków pionowych umieszczonych w pasach dróg zarządzanych przez skontrolowane jednostki, aż 618 (33%) znaków nie spełniało przynajmniej jednego z warunków technicznych określonych w przepisach. Znaki te były mało czytelne (wypłowiałe, skorodowane, uszkodzone) lub ich widoczność była ograniczona na skutek m.in. zasłonięcia przez zieleń przydrożną; nie zachowania minimalnej odległości od innych znaków; umieszczenia tarcz znaków na niższej niż wymagana wysokości oraz w niewłaściwej odległości od korony drogi (co dodatkowo powodowało utrudnienia i niebezpieczeństwo urazu dla pieszych i rowerzystów), stosowania tarcz znaków o niewłaściwych wymiarach dla danej kategorii drogi lub niewłaściwego odchylenia tarcz znaków w stosunku do osi jezdni. Znaki ostrzegawcze i informacyjne lokalizowano również w niewłaściwej odległości od miejsca na drodze wymagającego zachowania szczególnej ostrożności.

Zdjęcie nr 1

Zniszczony, stary znak A-7 „Ustąp pierwszeństwa” przy drodze gminnej w Koniecpolu



Zdjęcie nr 2

Nieczytelny znak B-33 „Ograniczenie prędkości do 40 km/h” przy drodze gminnej w Koniecpolu



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

<sup>13</sup> Według stanu na koniec 2012 r., w tym 1217 km drogi wojewódzkie, 1465 km drogi powiatowe i 1416 km drogi gminne.

<sup>14</sup> Gmin: Czeladź, Kłobuck i Ogrodzieniec.

<sup>15</sup> Z wyjątkiem Gminy Ogrodzieniec.

## Zdjęcie nr 3

Trzy znaki w układzie pionowym: E-17a „Odra”, D-42 „Teren zabudowany” i B-33 „Ograniczenie prędkości do 40 km/h”, umieszczone na dwóch słupkach przy drodze powiatowej w Olzie w powiecie wodzisławskim. Znak B-33 na samym dole, na zbyt małej wysokości (ok. 0,40 m zamiast wymaganej 2,20 m)



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

## Zdjęcie nr 4

Niewidoczny dla kierujących (zasłonięty przez roślinność) znak A-7 „Ustąp pierwszeństwa” na skrzyżowaniu drogi powiatowej z gminną w Pogórze k/Skoczowa w powiecie cieszyńskim



## Zdjęcie nr 5

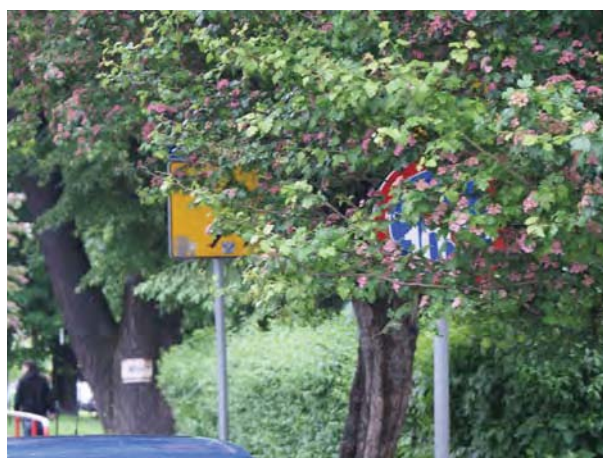
Niewidoczne dla kierujących (zasłonięte zielenią) znaki A-7 „Ustąp pierwszeństwa” i D-6 „Przejście dla pieszych” na skrzyżowaniu drogi powiatowej z drogą wojewódzką w Istebnej w powiecie cieszyńskim



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

## Zdjęcie nr 6

Niewidoczne dla kierujących znaki: A-17 „Uwaga dzieci” i B-35 „Zakaz postoju” umieszczone na pierwszym słupku oraz znaki: D-6 „Przejście dla pieszych” i T-27 „Agatka” na drugim słupku przy drodze gminnej w Żywcu



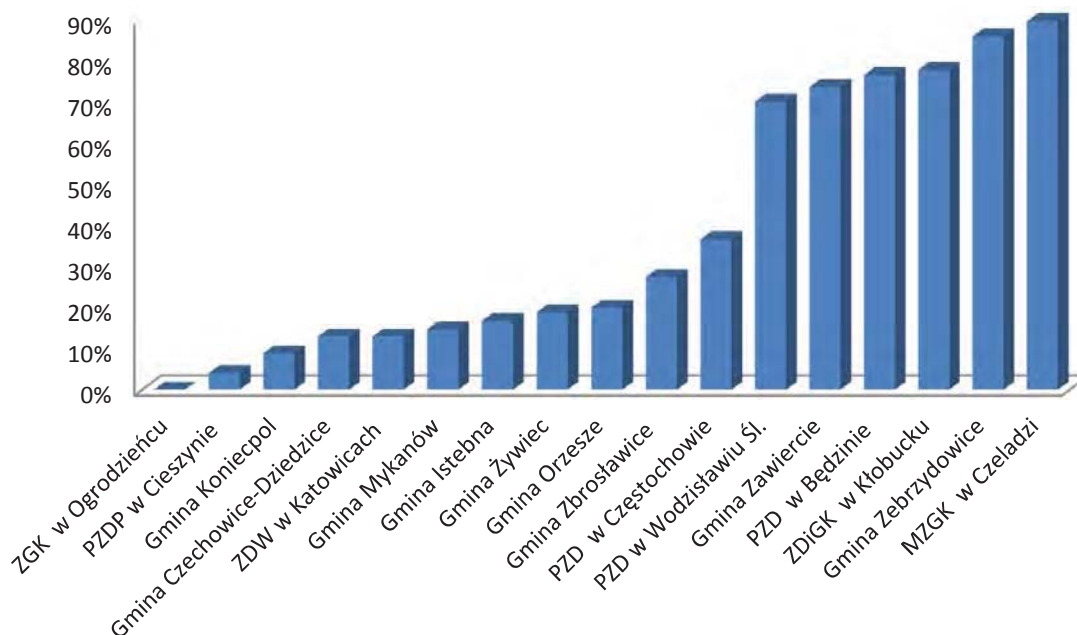
W poszczególnych skontrolowanych jednostkach odsetek znaków niespełniających podstawowych warunków technicznych wynosił od 4% do 89%, przy czym w sześciu (35%) z nich<sup>16</sup> dotyczyło to co najmniej 70% znaków pionowych poddanych oględzinom.

<sup>16</sup> PZD w Będzinie i PZD w Wodzisławiu oraz w gminach: Czeladź (MZGK), Kłobuck (ZDiGK), Zawiercie i Zebrzydowice.



Wykres nr 1

Udział znaków niespełniających wymogów określonych w przepisach w skontrolowanej próbie losowo wybranych dróg będących w zarządzie poszczególnych zarządców i zarządów dróg (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonych kontroli

- Na drogach gminnych zarządzanych przez MZGK w Czeladzi 100 (89%) spośród losowo dobranych do kontroli znaków stosowano niezgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych dotyczącymi głównie wysokości umieszczenia tarcz znaków nad płaszczyzną jezdni lub chodnika, odległości tarcz znaków od jezdni, odległości znaków ostrzegawczych i informacyjnych od miejsca na drodze wymagającego szczególnej ostrożności. M.in. na 10 przejściach dla pieszych znaki informacyjne D-6 („Przeście dla pieszych”), które powinny być ustawione w odległości nie większej niż 0,50 m od początkowej krawędzi przejścia, znajdowały się w odległości od 1,0 m do 4,0 m, a w jednym przypadku znak taki ustawiony był 0,30 m od końcowej krawędzi przejścia.
- Oględziny dróg powiatowych zarządzanych przez PZD w Wodzisławiu Śl. wykazały niezgodności w przypadku 125 znaków pionowych (70%) i 8 znaków poziomych (73%). Dotyczyły one m.in. umieszczenia 39 znaków pionowych zbyt nisko (na wysokości 40–120 cm); stosowania 62 znaków niespełniających wymagań przepisów m.in. w zakresie czytelności, wzorów, odblaskowości (znaki z 1999 r. lub starsze, nieatestowane); stosowania 21 znaków pionowych uszkodzonych, pogiętych, pomalowanych lub mocno wyblakłych; ograniczenia widoczności sześciu znaków pionowych przez zieleń przydrożną lub tarczę innego znak; niewłaściwego ustawienia tarcz 25 znaków pionowych w stosunku do jezdni (znaki przekręcone, pochylone, bez zachowania kąta nachylenia tarczy znaku w stosunku do osi jezdni); braku 5 znaków pionowych przed niebezpiecznymi zakrętami oraz przed przejściem dla pieszych; nieczytelności zatartego, niewyraźnego oznakowania poziomego w 8 poddanych oględzinom miejscach (pasy na przejściach dla pieszych lub linie segregacyjne).

Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości, w tym zwłaszcza ustalone w trzech jednostkach<sup>17</sup> przypadki braku tarcz znaków ustalonych w organizacjach ruchu (w pasach dróg znajdowały się jedynie słupki lub skorodowane fragmenty słupków tych znaków) wskazują na brak rzetelnego bieżącego nadzoru nad stanem oznakowania dróg ze strony zarządzających oraz niedokonywanie przez odpowiedzialne służby i komórki weryfikacji poprawności stanu oznakowania istniejącego na zarządzanych drogach.

<sup>17</sup> Na drogach zarządzanych przez Wójta Mykanowa, ZDiGK w Kłobucku i PZD w Wodzisławiu.

Ustalane nieprawidłowości w oznakowaniu dróg tłumaczono m.in. aktami wandalizmu i zdarzeniami drogowymi. Przyznawano przy tym, że część z nich jest np. następstwem wieloletnich zaniedbań w tym zakresie, a także brakami kadrowymi i brakiem odpowiednich środków finansowych.

Zdjęcie nr 7 i 8

Brak znaku B-33 „Ograniczenie prędkości do 40 km/h” przewidzianego w zatwierdzonej organizacji ruchu przy drodze powiatowej w Łaziskach w powiecie wodzisławskim (na zdjęciu z prawej widoczna skorodowana pozostałość po słupku)



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

W ośmiu<sup>18</sup> (47%) jednostkach stwierdzono na drogach nieprawidłowe – w stosunku do wymogów obowiązujących przepisów – zlokalizowanie, oznakowanie i zabezpieczenie 22 (48%) dobranych do badania miejsc szczególnie uczęszczanych przez dzieci. W dwóch z nich przejście dla pieszych było bowiem zlokalizowane w osi wyjścia ze szkoły<sup>19</sup>, co było niezgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. W pięciu natomiast przypadkach stwierdzono brak oznakowania ostrzegawczego (znaków A-17 „Uwaga dzieci”) w sąsiedztwie szkół, a w jednym przypadku – umieszczenie go w zbyt dużej odległości od szkoły. Wyjście z jednego z takich obiektów<sup>20</sup> prowadziło wprost na ulicę asfaltową nie posiadającą wydzielonego chodnika (na której znak A-17 ustawiony był tylko na jednym kierunku jazdy) i nie było zabezpieczone barierką ochronną, a w innym przypadku<sup>21</sup> stosowana barierka zabezpieczająca przed wtargnięciem dzieci na jezdnię nie spełniała podstawowych warunków technicznych dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonych w przepisach (barierka niestabilna z drewna o wysokości 0,50 m, w sytuacji, gdy zgodnie z rozporządzeniem w sprawie znaków drogowych barierka winna być wykonana z metalu lub betonu o wysokości 0,80 m – 1,20 m w barwach na przemian białą i czerwoną).

- W gminie Istebna na trzech (75%) z czterech dróg uczęszczanych przez dzieci (w pobliżu szkół podstawowych) nie było znaków A-17 („Uwaga dzieci”), a w czwartym miejscu (przy Szkole Podstawowej nr 2 w Istebnej) znak taki umieszczony był tylko z jednej strony dwukierunkowej drogi, przy czym był on słabo widoczny z uwagi na częściowe

<sup>18</sup> ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZDP w Cieszynie, PZD w Wodzisławiu Śl., ZDiGK w Kłobucku oraz w gminach: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Zbroslawice.

<sup>19</sup> Przed budynkiem Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Rudach (przejście przez drogę wojewódzką 919, zarządzaną przez ZDW w Katowicach) i przed budynkiem Gimnazjum w Brennej (przejście przez drogę powiatową DP2602S, zarządzaną przez PZDP w Cieszynie).

<sup>20</sup> Przedszkole przy ul. Przedszkolnej w Ligocie w sąsiedztwie drogi gminnej w Czechowicach-Dziedzicach.

<sup>21</sup> Przejście dla pieszych przez drogę wojewódzką nr 919 przed budynkiem Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Rudach.

zasłonięcie gałęziami drzewa. Odpowiedzialny pracownik wyjaśnił, że przez niedopatrzenie przeoczył brak znaków ostrzegawczych A-17 w rejonie ww. szkół, a kierownicy placówek oświatowych nie zgłaszali potrzeby ustawienia takich znaków.

Zdjęcie nr 9

Przejście dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej w Rudach, wyznaczone niezgodnie z przepisami (w osi wyjścia ze szkoły), dodatkowo barierka zabezpieczająca przed wtargnięciem na jezdnię nie spełniająca wymogów określonych w przepisach



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Zdjęcie nr 10

Przejście dla pieszych w ciągu drogi powiatowej w Brennej, wyznaczone niezgodnie z przepisami (w osi wyjścia ze szkoły), brak barierek i znaku T-27 („Agatka”)



Zdjęcie nr 11

Znak D-6 „(Przejście dla pieszych)” wraz z tabliczką T-27 (Agatka) przekreślony o 180 stopni (słupki luźno umocowany, umożliwiając łatwe obracanie) na drodze powiatowej w Syrnii przy zespole szkół w powiecie wodzisławskim



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Zdjęcie nr 12

Znak A-17 („Uwaga dzieci”) na drodze gminnej w Mykanowie miejscowość Stary Cykarzew skorodowany, nie odblaskowy, nieprawidłowo odchylony w stosunku do osi jezdni



Zdjęcie nr 13

Znaki B-33 („Ograniczenie prędkości do 30 km/h”) i A-17 („Uwaga dzieci”) na przekrzywionym słupku ustawionym w skrajni drogi (skrajny punkt znaku winien być min. 0,50 m od krawędzi jezdni), na wysokości 1,20 m od powierzchni jezdni (dolna krawędź znaku winna być na wys. min. 2,00 m nad jezdnią). Droga gminna w Zbrosławicach w miejscowości Przechlebie



Zdjęcie nr 14

Znak A-17 („Uwaga dzieci”) zasłonięty przez zieleń przydrożną, przy drodze powiatowej w pobliżu szkoły podstawowej w Podlesiu (pow. częstochowski)



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Na czytelność i widoczność oznakowania oraz elementów dróg, a także na zachowanie się kierujących pojazdami, niekorzystny wpływ mogą wywierać liczne reklamy lokalizowane w pasach dróg, często w warunkach samowoli.

W sześciu<sup>22</sup> (55%) jednostkach, na dobranych losowo do szczegółowego badania odcinkach dróg, stwierdzono występowanie łącznie 12 tablic reklamowych, które zostały tam umieszczone przez podmioty bez zezwolenia zarządcy drogi. Trzy z tych reklam bezpośrednio wpływały na ograniczenie widoczności dla kierujących, w tym – widoczności znaków drogowych.

W sześciu kolejnych jednostkach<sup>23</sup>, które w badanym okresie wydały ponad 350 zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim reklamy stwierdzono, że przed wydaniem 40 wybranych losowo do badania zezwoleń nie przeprowadzono udokumentowanych analiz wpływu reklam na widoczność oznakowania i innych elementów drogi, a także nie kontrolowano dotrzymania przez podmioty umieszczające reklamy warunków określonych w wydanych zezwoleniach.

<sup>22</sup> ZD w Będzinie; PZD w Częstochowie; MZGK w Czeladzi; UG Istebna; UMiG Czechowice-Dziedzice, UM Zawiercie.

<sup>23</sup> ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZDP w Cieszynie; PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu Śl., MZGK w Czeladzi;

Zdjęcie nr 15

Wodzisław Śląski, znaki drogowe D-6 („Przejście dla pieszych”) i B-33 („Ograniczenie prędkości”) częściowo na tle reklamy, umieszczone w układzie poziomym w nieprawidłowej kolejności, tarcze znaków przekrzywione w stosunku do osi jezdni, słupki luźny, ulegający łatwo przekręceniu



Zdjęcie nr 16

Istebna, trzy reklamy ograniczające widoczność na skrzyżowaniu dróg, ułożone w pasie drogi gminnej bez zezwolenia zarządcy drogi



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Również nieprawidłowość oznakowania robót drogowych i budowlanych, prowadzonych w poddanych oględzinom pasach dróg dziewięciu jednostek<sup>24</sup> mogła powodować istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stwierdzono tam, iż oznakowanie 17 (74%) dobranych losowo do badania miejsc prowadzenia robót na drogach lub wykorzystywanego sprzętu było niezgodne z projektami zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu i obowiązującymi przepisami.

- Na wszystkich czterech poddanych oględzinom odcinkach dróg zarządzanych przez PZD w Częstochowie wykonawcy robót stosowali organizacje ruchu i oznakowanie niezgodne w 67%–100% z określonym w zatwierdzonych czasowych organizacjach ruchu. W miejscu prowadzenia robót nie było części wymaganych znaków lub umieszczono inne, niż wskazano w organizacji ruchu, zniszczone lub o nieprawidłowym rozmiarze, umieszczone zbyt nisko i w niewłaściwych miejscach lub po niewłaściwej stronie remontowanego odcinka drogi. Nie stosowano znaków odwołujących wprowadzone ograniczenia m.in. prędkości. Odpowiedzialny pracownik PZD wyjaśnił, że w związku z dużą liczbą prowadzonych robót drogowych i znacznymi odległościami pomiędzy nimi, nie jest w stanie sprawować skutecznego nadzoru nad ich przebiegiem.

Przyczyną powyższych nieprawidłowości było głównie niewywiązywanie się wykonawców z warunków realizacji robót budowlanych i drogowych, określanych w zezwoleniach na zajęcie pasa drogowego lub w podpisywanych umowach, przy czym w przypadku robót drogowych (co dotyczyło 65% miejsc w których stwierdzono nieprawidłowości) istotny wpływ miał również brak odpowiedniego nadzoru nad działaniami wykonawcy robót ze strony zarządzającego drogami<sup>25</sup>, udzielającego zamówienia na ich wykonywanie.

Na brak prawidłowego oznakowania miejsc prowadzenia robót wpływało również podejmowanie tych prac przez jednostki zarządzające drogami bez opracowania i zatwierdzenia czasowych projektów organizacji ruchu (określających m.in. sposób ich oznakowania) lub też nie egzekwowanie opracowania

<sup>24</sup> W gminach: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Zebrzydowice oraz w zarządach dróg: MZGK w Czeladzi, PZDP w Cieszyń, PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu i ZDW w Katowicach.

<sup>25</sup> W gminach: Istebna i Zebrzydowice oraz w zarządach dróg: PZD w Cieszyń, PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu i ZDW w Katowicach.

i zatwierdzenia takich projektów od wykonawców tych robót. Stan taki stanowiący naruszenie przez zarządzających drogami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>26</sup>, stwierdzono w siedmiu<sup>27</sup> (41%) skontrolowanych jednostkach, a dotyczyło to 22 (100%) przypadków.

- *W gminie Koniecpol nie dopełniono obowiązku sporządzenia projektów czasowej organizacji ruchu (i ich zatwierdzenia) dla ośmiu (100%) zrealizowanych w badanym okresie zadań inwestycyjno-remontowych dotyczących budowy, przebudowy i remontu dróg. Odpowiedzialny pracownik tłumaczył, że projektów tych nie sporządzano, oraz nie wymagano ich od wykonawców robót, aby nie zwiększać kosztów realizacji prowadzonych zadań inwestycyjnych i remontowych.*

### Stan oznakowania poziomego dróg

Skontrolowane jednostki w ograniczonym zakresie stosowały oznakowanie poziome podległych dróg, mimo, że umożliwia ono zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu, usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwia korzystanie z dróg. Oznakowanie to stwarza bowiem możliwość przekazywania kierującym pojazdami informacji o przyjętym sposobie prowadzenia ruchu, nawet tam, gdzie zastosowanie innego rodzaju oznakowania jest niewystarczające lub niemożliwe.

Na drogach wojewódzkich oznakowanie poziome, mimo, że jest obowiązkowe, było stosowane głównie w zakresie linii segregacyjnych (linii rozdzielających pasy ruchu) i przejść dla pieszych. Brak było natomiast – poza miejscami nowo wyremontowanymi – linii krawędziowych na tych drogach, co stwierdzono w przypadku pięciu (71%) z dobranych losowo do kontroli odcinków dróg.

Na drogach powiatowych i gminnych, na których stosowanie oznakowania poziomego jest zalecane, występowało ono w ograniczonym zakresie np. tylko na części dróg lub przez oznakowanie przejść dla pieszych. Na drogach dwóch gmin<sup>28</sup> brak było w ogóle tego rodzaju oznakowania. Na drogach zarządzanych przez 12 z 15 jednostek stosujących oznakowanie poziome, w 62 przypadkach (58%) jego stan był niewłaściwy, gdyż było mało widoczne lub wręcz zatarte. Tylko na drogach zarządzanych przez trzy gminy<sup>29</sup> nie stwierdzono w tym zakresie nieprawidłowości.

- *Spośród dróg powiatowych zarządzanych przez PZD Wodzisław, oznakowania poziomego w postaci linii segregacyjnych i krawędziowych w czerwcu 2013 r. nie posiadało 77,0 km (38%).*
- *Z 543,8 km dróg powiatowych zarządzanych przez PZD w Częstochowie pełne oznakowanie poziome miały odcinki dróg o łącznej długości 73,4 km (14%). Dyrektor PZD wyjaśniła, że oznakowanie poziome wykonywane jest w miarę możliwości finansowych przede wszystkim w miejscach niebezpiecznych.*
- *Przeprowadzone oględziny 11 przejść dla pieszych zlokalizowanych na pięciu odcinkach dróg gminnych w Kłobucku wykazały, że siedem z nich (64%) na trzech ulicach było mało widocznych (zatartych). Dyrektor ZDiGK w Kłobucku wyjaśnił, że malowanie pasów przejść zostało zaplanowane na późniejszy okres.*

Jako powody niestosowania lub nieodnawiania oznakowania poziomego wskazywano głównie ograniczone środki finansowe na bieżące utrzymanie dróg lub brak okoliczności uzasadniających stosowanie oznakowania poziomego, tj. występowania dużego natężenia ruchu kołowego i pieszych, złej widoczności na skrzyżowaniach czy wypadków drogowych.

<sup>26</sup> § 4 ust. 1 rozporządzenia.

<sup>27</sup> W gminach: Istebna, Koniecpol, Mykanów, Ogrodzieniec, Zbroslawice i Zebrzydowice oraz w MZGK Czeladź.

<sup>28</sup> Gminy Istebna i Mykanów.

<sup>29</sup> Gminy: Czeladź, Zbroslawice i Żywiec.

Zdjęcie nr 16

Droga gminna w Kłobucku – ślady oznakowania poziomego P-10 („Przejście dla pieszych”); dodatkowo znak pionowy D-6 ze złuszczoną folią odblaskową, nieprawidłowo odchylony od osi jezdni i w odległości ponad 4,00 m od krawędzi przejścia (odległość ta winna wynosić co najwyżej 0,50 m)



Zdjęcie nr 17

Droga gminna w Zawierciu – słabo widoczne oznakowanie poziome P-4 („Linia podwójna ciągła”), P-13 („Linia warunkowego zatrzymania”) i P-21 („Powierzchnia wyłączona z ruchu”)



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Uznając argumenty o braku obowiązku stosowania oznakowania poziomego na drogach powiatowych i gminnych oraz o ograniczonych środkach, NIK zauważa, że oznakowanie to stosowano w sposób dowolny (przypadkowy), nie przyjmując żadnego modelu określającego zasady w tym zakresie. Działo się tak w sytuacji, gdy zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, zakres oznakowania poziomego może być przez organ zarządzający ruchem ograniczony do miejsc niebezpiecznych, do których zalicza się np.: skrzyżowania, przejścia dla pieszych, łuki o niedostatecznej widoczności i o dużym kącie zwrotu, mogącym być zaskoczeniem dla kierującego i wymagających ograniczenia szybkości, odcinki dróg o wzmożonym ruchu pieszym i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu.

- Na 110 drogach gminy Zbrosławice o łącznej długości 113 km (w tym 60 km o nawierzchni twardej) znajdowało się jedno oznakowanie poziome P-20 (stanowisko postojowe „koperta” – miejsce parkingowe dla osoby niepełnosprawnej przy przychodni zdrowia). Wójt wyjaśnił, że stosowanie na drogach gminnych oznakowania poziomego nie jest obowiązkowe i w związku z tym nie występował do Starosty Tarnogórskiego (organu zarządzającego ruchem) o wydanie decyzji w sprawie ograniczonego jego stosowania do miejsc niebezpiecznych.

### Stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu

W przypadku dróg zarządzanych przez 12 (70%) jednostek<sup>30</sup> objętych kontrolą stwierdzono, że w 66 miejscach tego wymagających na poddanych oględzinom 92 losowo wybranych odcinkach dróg nie było w ogóle lub stosowano niezgodnie z wymaganiami urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>31</sup>. Brak takiego oznakowania utrudnia orientację w zakresie szerokości drogi i jej przebiegu (szczególnie w porze nocnej i w trudnych warunkach atmosferycznych) i istotnie wpływa na poziom bezpieczeństwa na drogach.

<sup>30</sup> W gminach: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Mykanów, Orzesze, Zbrosławice, Zebrzydowice oraz w: ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu, MZGK w Czeladzi, ZDiGK w Kłobucku.

<sup>31</sup> Do urządzeń tych należą np. słupki prowadzące i krawędziowe (U-1 i U-2), tablice prowadzące pojedyncze i ciągłe (U-3a-d), tablice rozdzielające (U-4a-c), tablice skrajni poziomej i pionowej (U-9a-b i U-9c).

Na pięciu (71%) z poddanych oględzinom odcinków dróg wojewódzkich brak było zamontowanych na poboczach słupków prowadzących (U-1), pomimo takiego wymogu określonego w obowiązujących przepisach<sup>32</sup>. Również brak tych słupków stwierdzono na drogach gminnych zarządzanych przez pięć<sup>33</sup> (42%) jednostek, w przebiegu których występowały łuki o promieniach mniejszych niż 450 m<sup>34</sup>. Nadto na szczególnie niebezpiecznych łukach dróg, zarządzanych przez sześć jednostek<sup>35</sup> brak było wymaganych tablic prowadzących U-3 lub były one niewłaściwie zlokalizowane. Również obiekty znajdujące się w skrajni poziomej lub pionowej dróg zarządzanych przez siedem<sup>36</sup> jednostek nie były oznaczone znakami ostrzegającymi (tablicami U-9 lub folią odblaskową w przypadku drzew) lub były oznaczone nieprawidłowo.

- Na trzech z czterech poddanych oględzinom odcinków dróg gminnych w Kłobucku brak było znaków ostrzegawczych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu uprzedzających kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku jazdy (tablic U-3) na szczególnie niebezpiecznych łukach poziomych, których geometria może być zaskoczeniem dla kierujących. Ponadto na czterech odcinkach dróg brak było oznakowania folią odblaskową znajdujących się w skrajni poziomej 11 drzew oraz podstaw betonowych słupów telefonicznych (najmniejsza odległość 0,15 m od krawędzi jezdni), a ponadto na jednym z tych odcinków występował przepust, którego barierki, znajdujące się w skrajni drogi, nie były oznakowane.
- Na drogach gminnych zarządzanych przez Gminę Istebna, w obrębie wszystkich pięciu poddanych oględzinom łuków poziomych o promieniu mniejszym niż 450 m nie zastosowano słupków prowadzących. Zaniechano również oznakowania 4 drzew znajdujących się w skrajni poziomej objętych oględzinami dróg gminnych. Wyjaśniano, że słupków prowadzących nie stosuje się ze względu na bardzo wysokie ryzyko ich uszkodzenia i zniszczenia w okresie zimowego utrzymania dróg oraz że stosowanie urządzeń tego typu przy wąskich drogach o charakterze lokalnym, o małym natężeniu ruchu, głównie dojazdowym do posesji i gospodarstw rolnych byłoby działaniem nieuzasadnionym ekonomicznie.

Zdjęcie nr 18

Droga gminna w Mykanowie – brak znaku U-3c informującego kierujących o konieczności zmiany kierunku jazdy, z uwagi na ostry zakręt (w rowie zniszczone fragmenty znaku U-3c)



Zdjęcie nr 19

Droga gminna w Zbrosławicach m. Świątoszowice – brak słupków U-1a i tablic prowadzących U-3 na ostrym łuku



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

<sup>32</sup> Punkt 2.1. załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych.

<sup>33</sup> Gminy: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Mykanów, Zbrosławice, Zebrzydowice.

<sup>34</sup> Zgodnie z przepisami pkt 2.2. załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, słupki prowadzące stosuje się na drogach powiatowych i gminnych w obrębie łuków poziomych o promieniach mniejszych niż 450 m, a zaleca się na całych ciągach tych dróg.

<sup>35</sup> Powiat będziński i gminy: Czeladź, Kłobuck, Mykanów, Orzesze, Zbrosławice.

<sup>36</sup> Powiaty: będziński, częstochowski i wodzisławski, gminy: Istebna, Kłobuck, Zbrosławice, Zebrzydowice.



Zdjęcie nr 20

Nieoznakowany tablicą U-9 obiekt (słup energetyczny) znajdujący się w skrajni drogi gminnej w Zbrosławicach



Zdjęcie nr 21

Brak oznaczenia obiektu znajdującego się w skrajni pionowej drogi (wiaduktu kolejowego) tablicą U-9c na drodze powiatowej w Mszanie w powiecie wodzisławskim. Przed obiektem, na linii pozostałość po tablicy U-9c (jej zniszczony, wyblakły, niewielki fragment)



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

### 3.2 Nadzór zarządców dróg nad oznakowaniem zarządzanych dróg

Większość skontrolowanych jednostek zarządzających drogami nie sprawowała wcale lub sprawowała nierzetelnie nadzór nad stanem oznakowania podległych im dróg. Tylko w nielicznych jednostkach podejmowano działania w zakresie weryfikacji stanu oznakowania i organizacji ruchu, w tym z udziałem funkcjonariuszy Policji.

Zaniechania te były istotną przyczyną nieprawidłowości w oznakowaniu dróg publicznych województwa śląskiego, zarządzanych przez skontrolowane jednostki.

#### Rozpoznanie stanu oznakowania przez jednostki zarządzające drogami

Jednostki zarządzające drogami nie posiadały wiarygodnych, podstawowych danych o liczbie i stanie oznakowania podległych im dróg. Tylko siedem z nich (41%) potrafiło bowiem określić liczbę znaków pionowych, poziomych, sygnalizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego rozmieszczonych na podległych im drogach. Pozostałe dziesięć jednostek<sup>37</sup> nie posiadało takich danych lub ich informacje były nierzetelne, głównie z powodu braku prawidłowo prowadzonej ewidencji podległych dróg.

- Według ewidencji dróg prowadzonej w UM Kłobuck, na drogach gminnych na koniec 2012 r. rozmieszczonych było 722 znaków pionowych, brak było natomiast wymaganych danych o liczbie urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz o liczbie dróg na których stosowano oznakowanie poziome. Według inwentaryzacji przeprowadzonej przez zarząd dróg (ZDiGK w Kłobucku), do którego należało utrzymanie oznakowania dróg, na koniec kwietnia 2013 r. na drogach gminnych znajdowały się 644 znaki pionowe, 56 przejść dla pieszych (na 32 drogach gminnych) oraz 15 progów zwalniających.

Jednostki zarządzające drogami nie posiadały danych o tym, jaka część stosowanego na drogach oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu wymaga wymiany, gdyż nie spełnia wymagań

<sup>37</sup> Urzędy gmin: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Koniecpol, Kłobuck, Zawiercie, Zbrosławice oraz ZDW Katowice, PZDP Cieszyn, PZD Będzin.

określonych w obowiązujących od 2003 r. przepisach rozporządzenia w sprawie znaków drogowych<sup>38</sup>. Miało to miejsce pomimo, że zgodnie z ww. rozporządzeniem<sup>39</sup>, zarządcy dróg obowiązani byli dokonać wymiany wszystkich stosowanych na drogach pionowych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na spełniające wymogi określone w przepisach w terminach odpowiednio do: 31 grudnia 2010 r. oraz 31 grudnia 2008 r.<sup>40</sup>

Kierownicy sześciu jednostek<sup>41</sup> nie byli w stanie określić, jaka liczba stosowanego oznakowania pionowego spełnia obowiązujące wymagania, a w przypadku ośmiu jednostek<sup>42</sup> wielkość tą jedynie szacowano, wskazując 10% – 85%. W trzech natomiast jednostkach<sup>43</sup> podawano wprawdzie, że 100% stosowanego oznakowania odpowiada wymogom przepisów, jednak w dwóch z nich<sup>44</sup> faktu tego nie potwierdziły wyniki dokonanych oględzin znaków na drogach.

Brak prawidłowych danych w tym zakresie uniemożliwił, zdaniem NIK, podejmowanie skutecznych działań nadzorczych i naprawczych oraz rzetelne określenie potrzeb finansowych niezbędnych do prawidłowego utrzymania oznakowania, w tym wymiany oznakowania na spełniające wymogi obowiązujących przepisów.

Zdjęcie nr 22

Znak B-18 („Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 30t”) niespełniający wymogów m.in. w zakresie liternictwa i odblaskowości, przy drodze gminnej w Zawierciu



Zdjęcie nr 23

Droga powiatowa w Wodzisławiu Śląskim przy szkole – znaki D-6 („Przejście dla pieszych”) i T-27 („Agatka”) nie odblaskowe, zniszczone, przekrzywione, umieszczone na wys. 1,60 m, zamiast nie mniejszej niż 2,20 m



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

<sup>38</sup> W załącznikach nr 1, 2 i 4.

<sup>39</sup> § 2 ust. 2 i ust. 6.

<sup>40</sup> Zgodnie z § 2 ust. 7 sygnalizatory świetlne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych rozporządzeniem, umieszczone na przejazdach kolejowych przed dniem jego wejścia w życie, zostać miały zastąpione sygnalizatorami i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego spełniającymi warunki rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2011 r.

<sup>41</sup> Urzędy gmin: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Zbrosławice, Zawiercie oraz kierownicy MZGK w Czeladzi i PZDP w Cieszynie.

<sup>42</sup> Urzędy gmin: Mykanów, Orzesze i Zebrzydowice oraz ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu i ZDiGK w Kłobucku.

<sup>43</sup> Urzędy gmin: Koniecpol i Żywiec oraz ZGK Ogrodzieniec.

<sup>44</sup> W urzędach gmin w Koniecpolu i w Żywcu.

### Wprowadzanie zmian oznakowania i ich zgodność z organizacją ruchu

Jednostki zarządzające drogami, wprowadzając w badanym okresie zmiany w oznakowaniu podległych im dróg, dokonywały ich w części nielegalnie, bez sporządzania wymaganych projektów organizacji ruchu i bez uzyskania zatwierdzenia tych projektów przez organ zarządzający ruchem. Nieprawidłowości te, stanowiące naruszenie przepisów rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>45</sup>, stwierdzono w sześciu (35%) jednostkach<sup>46</sup> w przypadku 190 znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

W wyjaśnieniach jako przyczynę wskazywano głównie chęć szybkiego reagowania na interwencje mieszkańców i Policji, w których wnoszono o uzupełnienie oznakowania celem zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. NIK nie uwzględniła tych wyjaśnień, zwracając uwagę, że poprzedzająca zmiany szczegółowa analiza i ocena ich wpływu na organizację ruchu, umożliwiała ograniczenie ryzyka błędnego oznakowania dróg, a realizacja wniosków Policji czy społeczności lokalnych nie zwalniała zarządzającego drogą z obowiązków wynikających z przepisów.

W sześciu (35%) jednostkach<sup>47</sup>, wdrażając 21 (78%) z losowo dobranych do kontroli projektów zatwierdzonej organizacji ruchu, o terminie jej wprowadzenia nie powiadomiono organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji, naruszając § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Uniemożliwiono w ten sposób organom zarządzającym ruchem i Policji, możliwość kontroli prawidłowości wdrożenia zatwierdzonej organizacji ruchu i wyeliminowania, już od początku jej obowiązywania, ewentualnych nieprawidłowości.

- ZDiGK w Kłobucku dokonał 16 zmian organizacji ruchu (oznakowania) na drogach gminnych, bez wcześniejszego sporządzenia projektu organizacji ruchu i jego zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem. Dyrektor wyjaśnił, że nowe znaki zastosowano na podstawie pisemnych poleceń Burmistrza i pracowników Urzędu Miejskiego. Natomiast Burmistrz Kłobucka stwierdzał, że polecenia takie wynikały z interwencji radnych oraz Policji o pilne uzupełnienie oznakowania, celem zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- Na drogach zarządzanych przez Wójta Gminy Istebna, w latach 2011–2013 (I półrocze) ustawiono 111 nowych znaków drogowych i 20 urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, bez opracowania projektów organizacji ruchu i bez ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem na tych drogach. Wyjaśniano to niedopatrzeniem i brakiem wiedzy. Oględziny znaków na drogach gminnych przebudowanych w 2011 r. i w 2012 r. wykazały, że 17% zbadanych znaków było stosowanych niezgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Znaki te posadowione były niestabilnie, na nieprawidłowej wysokości, a ich tarcze były odchyłone w poziomie od linii prostopadłej od osi jezdni w stopniu utrudniającym ich widoczność. Odpowiedzialni pracownicy Urzędu Gminy wyjaśniali, że podczas odbioru robót wrywkowo sprawdzali posadowienie znaków i nie kontrolowali wysokości ich zawieszenia. Stwierdzili również, że do maja 2013 r. nie dochodzono od wykonawców ww. robót drogowych uprawnień gwarancyjnych, ponieważ nie przeprowadzali kontroli dróg i nie stwierdzili tych nieprawidłowości.
- PZD w Wodzisławiu we wszystkich pięciu zbadanych przypadkach wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu nie zawiadomił z wymaganym wyprzedzeniem Starosty Wodzisławskiego i Komendanta Powiatowego Policji w Wodzisławiu. Dyrektor PZD i Kierownik Działu Utrzymania Dróg wyjaśnili, że w PZD przyjęto praktykę wysyłania przedmiotowego zgłoszenia dopiero po wprowadzeniu organizacji ruchu, zamiast przed jej wprowadzeniem. Kontrola ujawniła jednak, że w pięciu kolejnych przypadkach PZD nie zawiadomiło w ogóle organu zarządzającego ruchem o wprowadzeniu zatwierdzonej organizacji ruchu (ani przed ani po jej wprowadzeniu), a natomiast w sześciu dalszych wysyłanych do Starosty zgłoszeniach (sporządzonych po wprowadzeniu organizacji ruchu) nie wskazało daty rzeczywistego wprowadzenia organizacji ruchu, informując jedynie, że została ona już wprowadzona.

<sup>45</sup> § 4 ust. 1 w związku z § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia.

<sup>46</sup> W gminach: Istebna, Koniecpol, Mykanów i Orzesze oraz w ZDW w Katowicach i ZDiGK w Kłobucku.

<sup>47</sup> W gminach: Czechowice-Dziedzice i Mykanów oraz w: PZDP w Cieszynie, PZD w Wodzisławiu Śl., MZGK w Czeladzi i ZDiGK w Kłobucku.

## Zdjęcie nr 24

Droga powiatowa w Rydułtowach – tablica E-2a o treści niezgodnej z zatwierdzoną organizacją ruchu, gdyż zawiera kierunkowskaz na Opole, zamiast na Racibórz



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

Również oględziny dobranych losowo 154 odcinków dróg na terenie 17 jednostek, w tym miejsc szczególnie niebezpiecznych<sup>48</sup> potwierdziły, że zmian w organizacji ruchu na drogach dokonywano z naruszeniem obowiązujących przepisów (tj. bez wcześniejszego uzyskania ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem lub też bez prawidłowej realizacji ustalonych w organizacji ruchu warunków lokalizacji oznakowania dróg). Tylko na drogach jednej gminy (Ogrodzieniec) nie ujawniono niezgodności oznakowania z ustaloną organizacją ruchu. W pozostałych 16 (94%) przypadkach, na 84 odcinkach dróg (55% poddanych oględzinom) stwierdzono braki znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz ich lokalizację niezgodną z ustaloną organizacją ruchu, jak również występowanie w pasie drogowym nadmiernej liczby znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (nieujętych w organizacjach ruchu).

- Na wszystkich 11 poddanych oględzinom odcinkach dróg powiatowych zarządzanych przez PZD w Będzinie, faktyczna organizacja ruchu była niezgodna z zatwierdzoną. W pasach tych dróg brakowało łącznie 41 znaków pionowych i poziomych, a 11 znaków pionowych i poziomych oraz jedno urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (lustro) umieszczono tam mimo, że nie przewidywała ich organizacja ruchu.
- Niezgodność istniejącego oznakowania z organizacją ruchu stwierdzono na 80% z 10 poddanych oględzinom odcinków dróg powiatowych zarządzanych przez PZD Wodzisław, na 67% z 11 poddanych oględzinom odcinków dróg gminny Zawiercie i na 54% z 13 poddanych oględzinom odcinkach dróg gminny Czeladź. W tym ostatnim przypadku stwierdzono brak trzech znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz lokalizację 16 znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa nieujętych w organizacji ruchu. Odpowiedzialny pracownik wyjaśniał, że różnice spowodowane zostały m.in. błędnym sporządzeniem projektu organizacji ruchu przez projektanta (dla dwóch odcinków dróg), a także dokonywaniem zmian organizacji ruchu, bez dotrzymania obowiązującego trybu, na podstawie wniosków zgłaszanych m.in. przez mieszkańców i Straż Miejską.

### Przeglądy i kontrole stanu technicznego oznakowania dróg

Istotną przyczyną złego stanu oznakowania dróg było zaniechanie lub nierzetelne prowadzenie okresowych kontroli stanu dróg (w tym ich oznakowania), o których mowa w ustawie o drogach i kontroli okresowych o których mowa w ustawie Prawo budowlane.

<sup>48</sup> Którymi są: skrzyżowania, przejazdy kolejowe, przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, łuki poziome i pionowe o niedostatecznej widoczności, łuki oznaczone znakami ostrzegawczymi ostrzegającymi o niebezpiecznych zakrętach, tunele i dojazdy do tuneli, odcinki dróg o wzmożonym ruchu pieszym i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu, odcinki dróg o zwiększonej wypadkowości.

W pięciu jednostkach<sup>49</sup> nie było żadnych dowodów przeprowadzenia kontroli wymaganych przepisami ustawy o drogach, tj. okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikacji cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych. Z dokumentów natomiast ośmiu<sup>50</sup> innych jednostek wynikało m.in., że kontrole takie były wykonywane, lecz niezgodnie z częstotliwością ustaloną przez te jednostki lub sporadycznie (np. raz lub dwa razy w roku) i obejmowały tylko część zarządzanych dróg, przy czym z prezentowanych dokumentów nie zawsze nawet wynikało, które odcinki dróg były kontrolowane.

Jakkolwiek kierownicy większości jednostek twierdzili, że kontrole dróg i ich oznakowania, a także weryfikacja prawidłowości tego oznakowania były bieżąco wykonywane przez nich osobiście lub przez pracowników, brak rzetelnej dokumentacji w powyższym zakresie, w szczególności dzienników objazdów dróg (wymaganych przepisami rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg<sup>51</sup>) oraz ujawnione przez NIK liczne nieprawidłowości w oznakowaniu dróg, podważają wiarygodność tych twierdzeń.

- W PZD w Wodzisławiu Śląskim, zgodnie z obowiązującą od lipca 2012 r. procedurą, objazdy kontrolne dróg wykonywane miały być z częstotliwością raz w miesiącu i raz na dwa miesiące (odpowiednio na 33 i 17 drogach). W okresie dziewięciu miesięcy obowiązywania tej procedury (do marca 2013 r.) w dziennikach objazdu dróg przez sześć miesięcy nie wykazano żadnego objazdu, a w pozostałych trzech miesiącach odnotowano wykonanie objazdów jedynie 33% - 49% zarządzanych dróg. Kierownik Działu Utrzymania Dróg w wyjaśnieniach wskazywał brak czasu oraz szeroki zakres obowiązków przy niewystarczającym zasobie kadrowym.
- Oględziny 25 odcinków dróg powiatowych zarządzanych przez PZD w Częstochowie, wykazały 156 nieprawidłowości w oznakowaniu, w tym m.in. braki znaków pionowych i poziomych wymaganych organizacją ruchu, niewłaściwą lokalizację znaków, stosowanie znaków starych nieodpowiadających obowiązującym przepisom, niezachowanie odległości znaków ostrzegawczych od miejsc niebezpiecznych. Natomiast w prowadzonych dziennikach objazdów tych dróg (dokonywanie objazdów poświadczano zgodnie z procedurą raz w miesiącu), w 2013 r. nie odnotowano żadnych zaleceń dotyczących naprawy oznakowania. Kierownicy Obwodów Drogowo-Mostowych wyjaśniali to zwracaniem uwagi głównie na stan nawierzchni i poboczy dróg. Dyrektor PZD wyjaśniła natomiast, że nie wiedziała, że przeglądy dróg są wykonywane przez Kierowników Obwodów nierzetelnie.

W 94% skontrolowanych jednostek zarządzających drogami, dopuszczono do zaniechań i nieprawidłowości w poddawaniu obiektów budowlanych, jakimi są drogi i ich infrastruktura (w tym oznakowanie) okresowym kontrolom, wymaganym przepisami ustawy Prawo budowlane<sup>52</sup>, tj. przeprowadzaniem co najmniej raz w roku kontrolom polegającym na sprawdzeniu ich stanu technicznego (tzw. kontrole roczne) oraz co najmniej raz na 5 lat kontrolom polegającym na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności ich do użytkowania (tzw. kontrole pięcioletnie). Kierownicy dziewięciu (53%) jednostek<sup>53</sup> zaniechali bowiem w ogóle przeprowadzania takich kontroli w latach 2011–2012 (lub w latach wcześniejszych). Tłumaczyli to przeoczeniem tego obowiązku lub brakiem środków finansowych na zlecenie wykonywania takich kontroli osobom uprawnionym. Nie wykazali jednak, że podejmowali działania w celu uzyskania takich środków. W kolejnych siedmiu<sup>54</sup> (41%) jednostkach występowały nieprawidłowości w postaci m.in.: niewykonania części wymaganych kontroli okresowych (w trzech jednostkach); nieobjęcia tymi

<sup>49</sup> W urzędach gmin: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów.

<sup>50</sup> W urzędach gmin: Orzesze, Zawiercie, Zbrosławice i Zebrzydowice oraz w zarządach dróg: ZGK w Ogrodzieńcu, PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie i PZD w Wodzisławiu Śl.

<sup>51</sup> § 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia.

<sup>52</sup> art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy.

<sup>53</sup> Wójtowie (Prezydenci, Burmistrzowie) gmin: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów, Zawiercie, Zebrzydowice oraz kierownicy MZGK w Czeladzi i ZGK w Ogrodzieńcu.

<sup>54</sup> W gminach Orzesze, Zbrosławice i Żywiec oraz w PZD w Będzinie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu i ZDW w Katowicach.

kontrolami wszystkich dróg i obiektów mostowych; nieprzeprowadzenia ich w wymaganych terminach i zakresach. Natomiast w jednej jednostce<sup>55</sup> dopuszczono do wykonywania przedmiotowych kontroli przez osobę nieposiadającą stosownych uprawnień budowlanych.

- *Burmistrz Koniecpola w badanym okresie zaniechał przeprowadzania na zarządzanych drogach gminnych, rocznych i pięcioletnich kontroli wymaganych ustawą Prawo budowlane. Wyjaśnił, że kontrole te mogą być wykonane przez osoby z uprawnieniami, więc gmina musiałaby ponieść dodatkowe koszty. Natomiast inspektor wykonujący czynności zarządzania siecią dróg gminnych wyjaśnił, że nie przypomina sobie, aby kontrole takie były kiedykolwiek prowadzone. Natomiast Wójt Gminy Istebna nieprzeprowadzanie w latach 2011–2013 (I półrocze) wymaganych kontroli rocznych i pięcioletnich na zarządzanych drogach, wyjaśniła przeoczeniem. Stwierdziła również, że kontroli takich Urząd nigdy nie przeprowadzał.*
- *W PZD w Częstochowie wymagane ustawą Prawo budowlane kontrole dróg (41 rocznych i 41 pięcioletnich) wykonał pracownik nieposiadający stosownych uprawnień budowlanych, który nie wykazał w protokołach objazdów dróg. Dyrektor PZD wyjaśniła, że nie zwróciła uwagi na powyższe. Natomiast pracownik wyjaśnił, że w sporządzonych protokołach kontroli dróg nie ujął występujących nieprawidłowości w ich oznakowaniu (m.in. stosowanych na drogach znaków o ograniczonej czytelności i odblaskowości) wskutek przeoczenia.*

Stwierdzono równocześnie, że tam, gdzie kontrole były wykonywane, nie realizowano ich zaleceń. W jednej z siedmiu jednostek<sup>56</sup>, w których część wymaganych ustawą Prawo budowlane kontroli okresowych została wykonana, przez ponad pół roku, do czerwca 2013 r., nie wykonano 16 (80%) losowo wybranych do szczegółowego badania zaleceń dotyczących poprawy stanu oznakowania dróg gminnych, sformułowanych w trakcie kontroli pięcioletniej. Dotyczyły one m.in. wykonania oznakowania obiektów wchodzących w skrajnie poziome dróg (drzew, budynku, słupów); prawidłowego usytuowania znaków przy drogach, w tym umieszczenia ich na wysokości zgodnej z przepisami; naprawienia lub wymiany zużytych znaków, zastosowania barier i słupków ochronnych w pasach dróg.

Z uwagi na brak wymaganych ustawą Prawo budowlane kontroli dróg, kierownicy dwóch jednostek zostali ukarani grzywnami przez Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego.

### Kontrole zewnętrzne oznakowania sieci zarządzanych dróg

Na brak prawidłowego nadzoru jednostek zarządzających drogami nad stanem oznakowania podległych im dróg, a także na niewłaściwy stan tego oznakowania, w ocenie NIK negatywnie wpływał brak okresowej weryfikacji (kontroli) ze strony organów zarządzających ruchem (Starostów) prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach<sup>57</sup>.

W badanym bowiem okresie – od stycznia 2011 r. do czerwca 2013 r. – żadnych zewnętrznych kontroli prawidłowości oznakowania dróg nie było w 12 (71%) jednostkach<sup>58</sup> zarządzających

<sup>55</sup> W PZD w Częstochowie.

<sup>56</sup> W gminie Zbrosławice.

<sup>57</sup> Zwanych dalej „kontrolami prawidłowości oznakowania”.

<sup>58</sup> W latach 2011–2013 (I półrocze) kontroli prawidłowości oznakowania nie było na drogach gmin: Czechowice-Dziedzice (organ zarządzający ruchem Starosta Bielski); Istebna (organ zarządzający ruchem Starosta Cieszyński); Koniecpol (organ zarządzający ruchem Starosta Częstochowski); Mykanów (organ zarządzający ruchem Starosta Częstochowski); Ogrodzieniec (organ zarządzający ruchem Starosta Zawierciański); Zawiercie (organ zarządzający ruchem Starosta Zawierciański); Zbrosławice (organ zarządzający ruchem Starosta Tarnogórski); Zebrzydowice (organ zarządzający ruchem Starosta Cieszyński); Żywiec (organ zarządzający ruchem Starosta Żywiecki). Kontroli takich nie było również w zarządach dróg: PZD Częstochowa (organ zarządzający ruchem Starosta Częstochowski); PZD Będzin (organ zarządzający ruchem Starosta Będziński). W składanych informacjach organy zarządzające ruchem (lub podmioty działające w ich imieniu) jako powody braku tych kontroli wskazywały głównie dużą ilość podległych im dróg, trudności kadrowe, finansowe i organizacyjne (np. nie dysponowanie samochodem służbowym do kontrolowania organizacji ruchu na sieci dróg gminnych).

drogami. W pięciu dalszych<sup>59</sup> kontrole te były wykonywane, przy czym w czterech nie obejmowały one wszystkich dróg lub nie były realizowane z wymaganą częstotliwością (raz na 6 miesięcy).

Równocześnie zalecenia organów zarządzających ruchem sformułowane po takich kontrolach, w czterech jednostkach<sup>60</sup> (80% w których takie kontrole miały miejsce) nie były terminowo wykonane, a opóźnienia w ich realizacji wynosiły od 1 do 24 miesięcy. W ocenie NIK, zarządzający drogami nie realizując wydawanych im zaleceń, dopuszczali do utrzymywania na podległych im drogach publicznych nieprawidłowego oznakowania, stwarzającego niejednokrotnie poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

- W MZGK w Czeladzi siedem (41%) z zbadanych zaleceń dotyczących oznakowania dróg zrealizowano ze zwłoką od 1 do 21 miesięcy w stosunku do wyznaczonego terminu ich usunięcia. Wyjaśniano, że zalecenia dotyczące znaków typu „Stop” czy „Ustąp pierwszeństwa” były realizowane natychmiast, natomiast inne, które w ocenie pracowników MZGK w małym stopniu wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego, wykonywane są w miarę posiadanych środków finansowych i możliwości wykonawczych. NIK nie podzielił tych wyjaśnień, mając na uwadze, że np. zalecenie z października 2012 r. dotyczące natychmiastowego uzupełnienia brakującego znaku B-2 (zakaz wjazdu) na ulicę jednokierunkową wykonane zostało z ponad 3 miesięcznym opóźnieniem.
- W ZDW w Katowicach nie egzekwowano od podmiotów, którym zlecono bieżące utrzymanie dróg wojewódzkich, usuwania nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli okresowych oznakowania dróg, przeprowadzonych przez Marszałka Województwa. Działo się tak z uwagi na niekorzystanie przez ZDW z posiadanych narzędzi do ich skutecznego egzekwowania (zgodnie z zapisami zawartych porozumień i umów, ZDW był uprawniony do wstrzymania płatności na rzecz tych podmiotów). Kontrola wykazała, że do marca 2013 r. nie usunięto: 178 nieprawidłowości z kwietnia 2011 r. (18% wówczas stwierdzonych), 190 nieprawidłowości z października 2011 r. (25%), 424 nieprawidłowości z kwietnia 2012 r. (42%) i 494 nieprawidłowości stwierdzonych w październiku 2012 r. (77%).

Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>61</sup>, czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należy do zadań Policji. Pomimo powyższego tylko w siedmiu skontrolowanych jednostkach zarządzających drogami<sup>62</sup> w badanym okresie miała miejsce współpraca z Policją, której celem była weryfikacja i kontrola obowiązującej organizacji ruchu oraz prawidłowości stosowanego oznakowania dróg<sup>63</sup>. Współpraca ta wynikała głównie z udziału funkcjonariuszy Policji w okresowych kontrolach oznakowania dróg dokonywanych przez organy zarządzające ruchem oraz z przeprowadzonych, zaplanowanych przez Policję działań kontrolnych m.in. w 2013 r. pod kryptonimem „Droga”. Co istotne, nie stwierdzono natomiast przypadku inicjowania takiej współpracy ze strony skontrolowanych jednostek zarządzających drogami, pomimo że jej wyniki mogły pozwolić na bieżące eliminowanie nieprawidłowości w oznakowaniu dróg, wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

- Przeprowadzone w kwietniu 2013 r. przez Komendę Powiatową Policji w Wodzisławiu, przy udziale pracowników Starostwa w Wodzisławiu Śl. i PZD w Wodzisławiu Śl. działaniach kontrolnych „Droga”, sformułowano 180 usterek i nieprawidłowości dotyczących oznakowania dróg powiatowych. Dotyczyły one m.in. ok. 90 przypadków stosowania znaków (lub tabliczek) niespełniających wymogów obowiązujących przepisów; ok. 50 przypadków dotyczących usunięcia, umieszczenia lub zmiany znaku, tabliczki pod znakiem bądź urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Pozostałe dotyczyły m.in. braku widoczności znaku (zasłonięcia go przez zieleń, słupy energetyczne lub inne znaki), niewłaściwego posadowienia znaku (odwróconych, krzywych, bez zachowania skrajni pionowej itp.) lub złego stanu znaku (pomalowanych, uszkodzonych). Do 31 maja 2013 r. PZD w Wodzisławiu usunął około 72% usterek, za które odpowiadał.

<sup>59</sup> W UM Orzesze, ZDW Katowice, PZDP Cieszyn, PZD Wodzisław Śląski i MZGK Czeladź.

<sup>60</sup> W UM Orzesze, ZDW w Katowicach, PZDP w Cieszynie i w MZGK w Czeladzi.

<sup>61</sup> Art. 129 ust 1 ustawy.

<sup>62</sup> W gminie Orzesze, ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZDP w Cieszynie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu Śl. i MZGK w Czeladzi.

<sup>63</sup> Powyższy zakres nie obejmuje udziału funkcjonariuszy Policji w odbiorach wdrażanych nowych organizacji ruchu.

W 10 skontrolowanych jednostkach stwierdzono wpływ od jednego do ponad 120 wniosków Policji, z których większość została zrealizowana. Brak realizacji 15 wniosków (od 3% do 100% zgłoszonych) stwierdzono w pięciu jednostkach<sup>64</sup>, co tłumaczono m.in. brakiem środków finansowych, przeoczeniem i dużym zakresem obowiązków pracowników, a także niezasadnością zgłoszonych propozycji.

- W Gminie Zebrzydowice zaniechano realizacji jednego z sześciu wniosków, zgłoszonego w marcu 2013 r. przez Komendanta Powiatowego Policji w Cieszynie, w sprawie szybkiego usunięcia błędnego oznakowania wiaduktu kolejowego w Zebrzydowicach, przed którym był ustawiony znak B-16 („Zakaz wjazdu pojazdów o wysokości powyżej 3,30 m”), podczas gdy rzeczywista wysokość wiaduktu była niższa. Wskutek błędnego oznakowania wiaduktu, w lutym 2013 r. doszło do uszkodzenia samochodu. Wójt w kwietniu 2013 r. poinformował wprawdzie Komendanta Powiatowego Policji, że błędne oznakowanie wiaduktu zostało zdemonstrowane oraz że nowe zostanie zamontowane, przy czym do lipca 2013 r. powyższego nie wykonano, a nawet nie przedstawiono do zatwierdzenia projektu zmiany organizacji ruchu na ww. odcinku drogi.
- W Gminie Zbrosławice do maja 2013 r. nie zrealizowano dziewięciu (100%) wniosków zgłoszonych w listopadzie 2011 r. i w październiku 2012 r. przez Powiatowego Komendanta Policji w Tarnowskich Górach, dotyczących wymiany starego oznakowania na nowe (praktycznie na wszystkich drogach gminnych); niewłaściwego stanu nawierzchni na dwóch ulicach; nieprawidłowego oznakowania łuku drogi; braków znaków D-1 („Droga z pierwszeństwem”) i znaku P-12 („Linia bezwzględnej zatrzymania – stop”) na skrzyżowaniach; wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na jednej z ulic; niezgodności oznakowania pionowego o zakazie wjazdu pojazdów (sprzecznie znaki B-18, ograniczające możliwość wjazdu pojazdów odpowiednio o masie całkowitej 2,5 t i 3,5 t). Wójt wyjaśnił, że wymiana starych znaków na nowe dokonywana jest sukcesywnie w miarę możliwości, a projekty organizacji ruchu są opracowywane we własnym zakresie, przy czym do opracowania jest kilkanaście takich projektów uwzględniających m.in. uregulowanie istniejących nieprawidłowych organizacji ruchu i uzupełnienie braków w oznakowaniu.

Ponadto w przypadku trzech zarządzających drogami<sup>65</sup> stwierdzono, że nie podjęli oni skutecznych działań w celu realizacji wniosków lokalnych społeczności (a w części także Policji), mających wpływ na poprawę stanu bezpieczeństwa na podległych im drogach, w tym w dwóch przypadkach dotyczących bezpieczeństwa dzieci. Tłumaczono to m.in. ograniczonymi możliwościami finansowymi i wykonawczymi.

- W Gminie Zbrosławice nie podjęto działań w celu realizacji zgłoszonego w czerwcu 2011 r. i ponowionego w grudniu 2011 r. wniosku Komisji Rewizyjnej Rady Gminy o poprawę bezpieczeństwa dzieci w pobliżu budynków szkolnych i przedszkolnych poprzez ustawienie tablic ostrzegawczych. Wyniki przeprowadzonych przez NIK oględzin wykazały, że przy żadnej z pięciu szkół lub placówek oświatowych nie było wyznaczonego przejścia dla pieszych oraz że tylko w przypadku jednej szkoły podstawowej, po obu stronach ulicy, były umieszczone znaki A-17 („Uwaga dzieci”). Zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych<sup>66</sup>, znaki A-17 stosuje się po dokonaniu m.in. indywidualnej oceny takiego miejsca, a o konieczności jego stosowania decyduje częstość pojawiania się dzieci na drodze. W Gminie nie przeprowadzono jednak takiej oceny, a Wójt wyjaśnił, że jego zdaniem na drogach gminnych (w tym również w pobliżu szkół i placówek oświatowych) wyznaczanie przejść dla pieszych nie jest konieczne, a ustawienie znaków A-17 przy placówkach szkolnych wymaga zagwarantowania odpowiednich środków finansowych.

<sup>64</sup> W gminach: Istebna, Kłobuck, Zbrosławice i Zebrzydowice oraz w PZD w Będzinie.

<sup>65</sup> Gminy: Istebna, Zbrosławice i Zebrzydowice.

<sup>66</sup> Pkt. 2, ppkt 2.2.19.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych.



### 3.3 Tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego stanu oznakowania dróg

W ocenie NIK, w skontrolowanych 25 jednostkach nie zapewniono prawidłowych warunków do realizacji na podległych drogach zadań dotyczących inżynierii ruchu i oznakowania dróg.

#### Wewnętrzne uregulowania spraw objętych kontrolą

Obowiązujące w 21<sup>67</sup> skontrolowanych jednostkach regulacje wewnętrzne – regulaminy organizacyjne urzędów oraz statuty i regulaminy wewnętrzne zarządów dróg – nakładały na komórki organizacyjne obowiązki zarządzania drogami lub zarządzania ruchem na drogach. Jednak w 12 tych jednostkach<sup>68</sup> regulacje te, sformułowane ogólnie, nie obejmowały części ustawowych zadań oraz nie przypisywały obowiązku ich wykonywania żadnej komórce organizacyjnej, a tłumaczono to m.in. brakiem obowiązku ujmowania w regulaminach organizacyjnych jednostek szczegółowego zakresu zadań i kompetencji określonych w ustawach szczegółowych. NIK zauważa jednak, że równocześnie pracownikom dziewięciu z tych jednostek<sup>69</sup> nie przypisano części obowiązków wynikających z realizacji zadań zarządzania drogami, bądź też sformułowano je bardzo ogólnie, co zdaniem NIK przyczyniło się do wystąpienia nieprawidłowości w realizacji tych zadań.

- *Zapisy regulaminu organizacyjnego UG Istebna, sformułowane ogólnie, nie nakładały na żadną komórkę obowiązków wykonywania zadań zarządcy drogi ustalonych w art. 20 ustawy o drogach dotyczących m.in.: utrzymania oznakowania dróg, prowadzenia ewidencji dróg, wykonywania kontroli stanu sieci dróg i ich infrastruktury, wprowadzania nowych rozwiązań w organizacji ruchu. Wójt wyjaśniła to brakiem obowiązku powtarzania w regulaminie organizacyjnym zadań i kompetencji gminy określonych w ustawie o drogach. Również w zakresach czynności pracowników nie ujęto obowiązków związanych z realizacją ww. zadań. Ustalenia kontroli NIK wykazały w tej gminie istotne nieprawidłowości w realizacji przedmiotowych zadań.*
- *Burmistrz Miasta Ogrodzieniec nie uregulował prawidłowo spraw realizacji przynależnych mu obowiązków zarządcy dróg publicznych, określonych w ustawie o drogach. Powierzył bowiem ZGK w Ogrodzieńcu wykonywanie zadań dotyczących m.in.: utrzymywania istniejącego i wprowadzania nowego oznakowania dróg gminnych, prowadzenia ewidencji dróg; kontrolowania stanu dróg i ich oznakowania, mimo że, postanowienia statutu tej jednostki, nie nakładały na nią takich obowiązków. Według zapisów tego statutu zakres działania ZGK obejmował tylko bieżące utrzymanie dróg gminnych, ulic, chodników i placów. W konsekwencji tego, zarówno obowiązujący w badanym okresie regulamin organizacyjny Urzędu Miasta i Gminy Ogrodzieniec, jak i regulamin organizacyjny ZGK w Ogrodzieńcu nie nakładał na żadną komórkę organizacyjną tych jednostek obowiązku realizacji zadań zarządzania siecią dróg gminnych.*
- *Burmistrz Kłobucka powierzając realizację zadań zarządzania drogami równocześnie komórkom Urzędu Miasta i ZDGiK w Kłobucku, nie sprecyzował podziału ich obowiązków, a także nie zapewnił opracowania i wdrożenia procedur określających tryb ich wykonywania i zasady współpracy komórek. Było to m.in. przyczyną stwierdzanych nieprawidłowości w prowadzeniu i aktualizacji ewidencji dróg gminnych, inżynierii ruchu oraz kontroli stanu dróg. Burmistrz wyjaśniał, że procedury są w trakcie przygotowania, a nie zostały wdrożone w związku z obszernym zakresem obowiązków kierownika odpowiedzialnej komórki w Urzędzie Miasta. NIK nie podzielił tych wyjaśnień, gdyż stan taki funkcjonuje od ponad 7 lat.*

<sup>67</sup> W regulaminach czterech jednostek (Urzędu Miasta Czeladź i Urzędu Miasta i Gminy Ogrodzieniec oraz Starostw w Będzinie i w Częstochowie), z uwagi na przekazanie wszystkich zadań zarządzania drogami, a w dwóch ostatnich również zarządzania ruchem na drogach innym podmiotom, nie ujęto żadnych regulacji nakładających na komórki organizacyjne obowiązków zarządzania drogami lub zarządzania ruchem na drogach.

<sup>68</sup> W urzędach gmin: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów, Orzesze, Zawiercie, Zebrzydowice i Żywiec oraz w zarządach dróg: PZD Będzin, MZGK Czeladź, a także w ZGK Ogrodzieniec.

<sup>69</sup> W urzędach gmin: Istebna, Koniecpol, Mykanów, Orzesze, Zawiercie, Zbrosławice i Zebrzydowice oraz w zarządach dróg: MZGK w Czeladzi i w ZGK w Ogrodzieniec.

### Opracowane i wdrożone procedury realizacji zadań objętych kontrolą

Jedynie w czterech<sup>70</sup> (22%) jednostkach wykonujących w badanym okresie zadania zarządzania drogami<sup>71</sup> oraz w jednej (20%) jednostce wykonującej zadania zarządzania ruchem na drogach<sup>72</sup>, realizacja części zadań została uszczegółowiona we wdrożonych procedurach wewnętrznych, określających m.in. sposób i tryb ich wykonywania przez pracowników. Brak takich procedur w pozostałych jednostkach, ich kierownicy tłumaczyli m.in. wystarczającym – ich zdaniem – uregulowaniem spraw w powszechnie obowiązujących przepisach.

W ocenie NIK, z uwagi np. na brak w obowiązujących przepisach określenia sposobu realizacji niektórych zadań przez zarządcę drogi lub przez organ zarządzający ruchem, uszczegółowienie i doprecyzowanie zasad postępowania w tym zakresie, stanowiąc sferę zarządzania jednostką, jest konieczne. W szczególności w sytuacji, gdy brak procedur i występowanie dowolności w postępowaniu pracowników pozostałych 16 (76%) jednostek, jak wykazały wyniki kontroli NIK, miał bezpośredni związek z – opisanymi w niniejszej informacji – nieprawidłowościami dotyczącymi kontroli stanu dróg i ich oznakowania, wprowadzania zmian w organizacji ruchu, prowadzenia dokumentacji dróg.

NIK jako dobrą praktykę wskazuje wdrożenie w badanym okresie w trzech jednostkach<sup>73</sup> procedur dotyczących m.in. wykonywania i dokumentowania kontroli stanu dróg (i ich oznakowania), o której mowa w art. 20 ust. 10 ustawy o drogach, w których określone zostały zakres, sposób i częstotliwość tych kontroli, a także częstotliwość przeprowadzania objazdów dróg przez ich zarządcę.

### Przygotowanie pracowników do realizacji zadań objętych kontrolą

Realizację zadań zarządzania drogami lub zarządzania ruchem na drogach objętych kontrolą NIK, w 14<sup>74</sup> (67%) jednostkach powierzono pracownikom posiadającym stosowne wykształcenie kierunkowe (np. o specjalizacji drogowej) lub też wieloletnie doświadczenie zawodowe. Zatrudnienie natomiast pracowników bez odpowiedniego wykształcenia w pozostałych jednostkach, wyjaśniano głównie brakiem możliwości zaoferowania specjalistom korzystnych warunków płacowych.

W 14 (67%) jednostkach pracownikom, wykonującym obowiązki zarządzania drogami lub zarządzania ruchem na drogach, zapewniano możliwości podnoszenia kwalifikacji w ramach specjalistycznych szkoleń, nawet nieraz kilkakrotnie. W siedmiu natomiast jednostkach<sup>75</sup> takich możliwości nie zapewniono, wskazując jako przyczynę m.in. brak środków finansowych lub też niewielką ofertę szkoleń, które uznano za nieprzystdatne.

<sup>70</sup> W UM Żywiec i ZDW w Katowicach, PZD w Częstochowie i PZD w Wodzisławiu Śląskim.

<sup>71</sup> Na koniec 2012 r. w zarządzaniu drogami uczestniczyło 18 jednostek. Drogami samodzielnie zarządzały gminy: Czechowice-Dziedzice, Istebna, Koniecpol, Mykanów, Orzesze, Zawiercie, Zbrosławice, Zebrzydowice i Żywiec. W gminie Kłobuck zadania zarządzania drogami wykonywały zarówno komórki urzędu miasta jak i ZDiGK w Kłobucku. Natomiast w gminach Czeladź i Ogrodzieniec oraz w powiatach: będzińskim, cieszyńskim, częstochowskim i wodzisławskim oraz w województwie śląskim całość kontrolowanych przez NIK zadań wykonywały jednostki organizacyjne (głównie zarządy dróg).

<sup>72</sup> W Śląskim Urzędzie Marszałkowskim.

<sup>73</sup> ZDW w Katowicach, PZD w Częstochowie i PZD w Wodzisławiu.

<sup>74</sup> W urzędach gmin: Czechowice-Dziedzice, Orzesze, Zbrosławice, Zebrzydowice i Żywiec oraz w Urzędzie Marszałkowskim i Starostwach Powiatowych w Cieszynie i Wodzisławiu Śl., a także w zarządach dróg: ZDW w Katowicach, PZD w Będzinie, PZDP w Cieszynie, PZD w Częstochowie, PZD w Wodzisławiu Śl. i MZGK w Czeladzi.

<sup>75</sup> W urzędach gmin: Istebna, Koniecpol i Mykanów, w starostwie Cieszyńskim oraz w zarządach dróg: MZGK w Czeladzi, ZDiGK w Kłobucku, ZGK w Ogrodzieńcu.

W ocenie NIK, brak posiadania przez pracowników stosownej do powierzonych im obowiązków wiedzy, wpływał na nieprawidłowe wykonywanie części zadań zarządzania drogami lub zarządzania ruchem na drogach.

- W UMiG Koniecpol obowiązki zarządzania drogami gminnymi, w tym prowadzenie ich dokumentacji, powierzono jednemu pracownikowi z wykształceniem średnim (technik ogrodnik). W badanym okresie nie uczestniczył on w żadnym specjalistycznym szkoleniu. Zamiast wymaganej przepisami ewidencji dróg prowadził metryki ulic i dróg, nie zawierające większości wymaganych przepisami danych. Wyjaśnił, że był przekonany, iż metryki te zawierają niezbędne dane, jakie powinny być w ewidencji dróg.
- W ZDiGK w Kłobucku pracownikowi, posiadającemu wykształcenie wyższe ekonomiczne i czteroletni ogólny staż pracy powierzono m.in. prowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych oraz ich oznakowania, a także obowiązki prawidłowego stosowania i utrzymywania oznakowania dróg. Pracownik ten nie uczestniczył w specjalistycznych szkoleniach. Natomiast w Urzędzie Miasta Kłobuck od września 2012 r. obowiązek prowadzenia ewidencji dróg gminnych nałożono na pracownika, który nie został przeszkolony w obsłudze programu EwiMax 3, służącego do jej prowadzenia. W ww. jednostkach stwierdzono m.in. brak wykonywania kontroli stanu dróg gminnych i ich oznakowania oraz niewłaściwe prowadzenie ewidencji dróg, a także liczne nieprawidłowości w oznakowaniu dróg.

Zdjęcie nr 25

Kłobuck, ul. Nadrzeczna w miejscowości Biała – pozostałość słupka po wymaganym organizacją ruchu znaku B-33 („Ograniczenie prędkości do 30 km/h”)



Zdjęcie nr 26

Kłobuck, ul. Mostowa w miejscowości Kamyk – przemalowany znak B-18 („Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 ton”), w sytuacji gdy dopuszczalna organizacją ruchu masa pojazdów na tej drodze wynosi 3,5 tony



Źródło: materiały z akt kontroli NIK

### Prowadzenie dokumentacji zarządzanych dróg

W żadnej z 17 skontrolowanych jednostek zarządzających drogami, nie zapewniono w badanym okresie prawidłowego prowadzenia ewidencji dróg, wymaganej art. 20 pkt 9 ustawy o drogach i § 9 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, obejmującej m.in. książki dróg i dzienniki objazdu dróg. W konsekwencji kierownicy jednostek zarządzających drogami nie posiadali informacji umożliwiających prawidłową organizację ruchu na podległych im drogach i skuteczny nadzór nad stanem ich oznakowania, a także rzetelne określanie potrzeb finansowych na utrzymanie i wymianę oznakowania.

W czterech (23%) jednostkach<sup>76</sup> dla żadnej lub dla większości (ponad 70%) z zarządzanych dróg do czerwca 2013 r. nie zaprowadzono księzek dróg, a w trzech jednostkach<sup>77</sup> (18%) książki te założono dopiero w latach 2011–2012, tj. z opóźnieniem od 3 do 5 lat w stosunku do terminu wymaganego przepisami rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg<sup>78</sup>. W pozostałych natomiast dziesięciu jednostkach, ewidencje dróg były niekompletne lub zawierały nierzetelne dane. Brak było bowiem, stanowiących element składowy ewidencji, dzienników objazdu dróg<sup>79</sup> (w których dokumentowane winny być m.in. kontrole stanu dróg i zalecenia dotyczące usuwania stwierdzonych nieprawidłowości) lub księzek części zarządzanych dróg. Względnie też, ww. istotne dla prawidłowego zarządzania drogami dokumenty, nie zawierały podstawowych wymaganych informacji, np. w książkach dróg nie było danych umożliwiających identyfikację miejsc niebezpiecznych jakimi są m.in. łuki poziome i obiekty znajdujące się w skrajni dróg.

W 12 jednostkach<sup>80</sup> stwierdzono ponadto, że książki dróg, wbrew wymogom § 16 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, nie były bieżąco aktualizowane. W książkach tych nie ujmowano bowiem m.in. nowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg i wyposażenia, spowodowanych zmianą organizacji ruchu, przeprowadzonymi remontami lub przebudową.

- *W UMiG Koniecpol zamiast ewidencji dróg gminnych prowadzono 74 metryki ulic i dróg, założone w latach 1964–2004 z których większość (78%) nie była aktualizowana przez okres od 15 do 43 lat i zawierała nierzetelne dane m.in. na temat oznakowania dróg<sup>81</sup>. Burmistrz wyjaśniając przyczyny powyższego wskazał ograniczone środki finansowe Gminy.*
- *Prowadzone w MZGK w Czeladzi książki jedynie dla 31 dróg (28% zarządzanych dróg) w latach 2011–2013 (I półrocze) nie były bieżąco aktualizowane. Nie ujęto w nich m.in. zapisów o 20 zrealizowanych w badanym okresie remontach i przebudowach tych dróg oraz o ośmiu dokonanych zmianach organizacji ruchu.*
- *Prowadzona w UG Istebna ewidencja dróg była niekompletna. Nie prowadzono bowiem dziennika objazdu dróg, a w książkach dróg brak było istotnych informacji m.in. zestawienia zbiorczych danych technicznych odcinka drogi, miejsc występowania i parametrów łuków poziomych, zagospodarowania odcinka drogi, aktualnego wyposażenia technicznego odcinka drogi (w tym oznakowania). Ponadto od 2005 r. zaniechano aktualizacji danych ewidencji, pomimo wykonania przebudowy i remontów dróg gminnych oraz wprowadzania nowego oznakowania.*

Jedynie dwóch (12%) zarządców dróg<sup>82</sup> wykazało posiadanie stałej organizacji ruchu dla wszystkich podległych im dróg, zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem, określającej m.in. lokalizację znaków drogowych, sygnalizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu. W pozostałych jednostkach zatwierdzoną stałą organizację ruchu posiadano dla części (1%–38%) zarządzanych dróg (lub ich odcinków), przy czym w sześciu<sup>83</sup> jednostkach udział ten był niższy niż 9%. Brak projektów zatwierdzonych organizacji ruchu dla większości zarządzanych dróg tłumaczono m.in. brakiem

<sup>76</sup> W gminach Koniecpol i Zawiercie oraz w PZD w Częstochowie i MZGK w Czeladzi.

<sup>77</sup> W gminach Kłobuck, Zbrosławice i Żywiec.

<sup>78</sup> Zgodnie z § 21 ust. 3 rozporządzenia, zarządcy dróg obowiązani byli dokonać aktualizacji ewidencji założonej i prowadzonej dla dróg publicznych na podstawie wcześniejszych przepisów do 10 maja 2008 r. Natomiast zgodnie z § 21 ust. 1 ww. rozporządzenia zarządcy dróg nie posiadający wcześniej ewidencji, winni byli ją założyć do 10 maja 2007 r.

<sup>79</sup> W dziewięciu jednostkach (53%) do czasu rozpoczęcia przez NIK kontroli, nie założono tych dzienników, w jednej zaprowadzono go dopiero w 2013 r., a w czterech prowadzono dziennik nierzetelnie, wskutek np. nie wykazywania w nich prawidłowych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji.

<sup>80</sup> Urzędy Gmin: Istebna, Czechowice-Dziedzice, Kłobuck, Mykanów, Orzesze, Zbrosławice, Zebrzydowice, Żywiec oraz PZD w Częstochowie, PZD w Będzinie, PZDP w Cieszynie, MZGK w Czeladzi.

<sup>81</sup> Przykładowo: w metryce ulicy Chrząstowskiej wykazywano 8 znaków pionowych podczas gdy było ich ustawionych 12; w metryce ulicy Partyzantów wykazywano 3 znaki, a faktycznie było ich 8; w metryce ul. Rynek nie był wykazany żaden znak pionowy, a na tej ulicy były ustawione 23 znaki.

<sup>82</sup> Burmistrzowie Miast Orzesze i Żywiec.

<sup>83</sup> W gminach: Istebna, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów i Zbrosławice oraz w PZDP w Cieszynie.

w przepisach obowiązku ich sporządzania dla dróg, których nie poddawano przebudowie lub na których nie wprowadzano zmian organizacji ruchu.

Zdaniem NIK, pomimo braku obowiązku prawnego ustalenia organizacji ruchu dla wszystkich dróg, podejmowanie działań w celu jej określenia wpływa na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na podległych jednostkom drogach. Jej opracowanie wymaga bowiem m.in. przeprowadzenia szczegółowych analiz istniejącej organizacji ruchu, w tym poprawności stosowanego oznakowania oraz ocen jej wpływu na ryzyko wystąpienia wypadków drogowych.

Dla dróg nie mających zatwierdzonej organizacji ruchu, kontrolowane jednostki lokalizację oznakowania ustalały na podstawie książek dróg (które – jak wykazały ustalenia kontroli NIK – w znacznym stopniu były nierzetelnie prowadzone) lub innych dokumentów nie mających żadnego umocowania prawnego, a także na podstawie utrwalonych, nieudokumentowanych rozwiązań, najczęściej nie poddawanych od szeregu lat weryfikacji. W ocenie NIK określanie przez większość zarządców i zarządów dróg organizacji ruchu w oparciu o dane inne niż wynikające z zweryfikowanych m.in. przez Policję i organy zarządzające ruchem projektów zatwierdzonej organizacji ruchu, świadczyło o niewykorzystywaniu możliwości poprawy stanu oznakowania i bezpieczeństwa na podległej im sieci dróg.

- *Wójt Mykanowa oświadczył, że dla żadnej z 137 dróg gminnych nie posiada projektu zatwierdzonej organizacji ruchu oraz że nowe znaki są ustawiane na drogach tylko w sytuacji zniszczenia lub kradzieży istniejących. Kontrola NIK ustaliła, że Wójt posiadał od 2012 r. projekt zatwierdzonej organizacji ruchu dla jednej drogi gminnej, a ponadto że w marcu 2013 r. dokonał zmiany organizacji ruchu na jednej drodze gminnej bez sporządzania projektu organizacji ruchu, czym naruszył § 4 ust. 1 w zw. § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Natomiast oględziny wybranych losowo odcinków dróg gminnych wykazały na czterech (29%) brak trzech znaków pionowych ujętych w ewidencji dróg oraz stosowanie dziewięciu znaków w niej nie ujętych. Prowadzący ewidencję dróg pracownik nie potrafił wyjaśnić przyczyn tych rozbieżności. Stwierdził, że nie wie, czy ewidencja dróg gminnych (założona w listopadzie 2009 r.) zawierała wszystkie znaki drogowe istniejące na drogach gminnych w czasie jej opracowywania.*

### Kontrola zarządcza działań związanych z oznakowaniem zarządzanych dróg

Z uwagi na skalę i istotność stwierdzonych nieprawidłowości NIK ocenia, że w skontrolowanych jednostkach nie zapewniono, by kontrola zarządcza funkcjonowała w sposób skuteczny i efektywny, tj. wymagany art. 69 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>84</sup>. Miało to związek z podejmowaniem w tym przedmiocie przez kierowników jednostek działań głównie o charakterze formalnym, obejmujących składanie przez kierowników komórek organizacyjnych (i kierowników zarządów dróg) oświadczeń o prawidłowym stanie kontroli zarządczej oraz ankiet o występujących ryzykach w działalności, w których tylko pojedynczych przypadkach wskazywano na sprawy dotyczące oznakowania dróg (np. na ryzyko kradzieży znaku).

Liczne nieprawidłowości stwierdzone w skontrolowanych jednostkach w zakresie zarządzania drogami publicznymi lub zarządzania ruchem na drogach, a także brak odpowiednich kompetencji zawodowych pracowników wykonujących zadania, nieuczestniczenie pracowników w specjalistycznych szkoleniach, brak jasnej struktury i podziału zadań w regulaminach urzędów i w zakresach obowiązków pracowników, brak określenia celów i zadań do realizacji oraz nieprzeprowadzanie ocen ich wykonania (w przypadku ich wyznaczenia), brak określenia szczegółowych mechanizmów wykonywania i kontroli operacji związanych z zarządzaniem drogami, sporadyczne dokonywanie identyfikacji ryzyka w zakresie objętym kontrolą oraz brak

<sup>84</sup> Dz. U z 2013 r., poz. 885 ze zm., zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”.

skutecznego monitorowania systemu kontroli zarządczej, w tym niedostateczny nadzór nad wykonywaniem powierzonych komórkom i pracownikom zadań – wskazują, że w jednostkach tych nie przestrzegano ustalonych standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych<sup>85</sup>. Tylko w czterech (16%) jednostkach<sup>86</sup> w okresie objętym kontrolą przeprowadzono kontrole wewnętrzne lub audyty w zakresie niektórych spraw związanych z zarządzaniem drogami (w dwóch przypadkach dotyczyło to zagadnień marginalnych). Brak takich działań w pozostałych jednostkach wyjaśniano najczęściej zdefiniowanym niskim ryzykiem wystąpienia nieprawidłowości, co jednak pozostaje w rażącej sprzeczności z ustaleniami niniejszej kontroli NIK.

- Trzy<sup>87</sup> spośród czterech j.s.t.<sup>88</sup>, które całość zadań zarządzania drogami (a w dwóch przypadkach również obowiązki zarządzania ruchem na drogach), powierzyły powołanym zarządom dróg, w badanym okresie nie sprawowało wcale lub skutecznie nadzoru nad ich działalnością. W ocenie NIK miało to wpływ na występowanie w działalności tych jednostek<sup>89</sup> licznych nieprawidłowości w kontrolowanym zakresie, w tym dotyczących oznakowania dróg. Starosta Częstochowski wyjaśnił, że zapewnienie prawidłowego nadzoru nad PZD byłoby możliwe jedynie w przypadku zatrudnienia w Starostwie odpowiednio wyspecjalizowanych pracowników, co nie było możliwe zarówno ze względów finansowych, jaki i możliwości pozyskania osób ze specjalistycznym wykształceniem i doświadczeniem. Stwierdził również, że w ramach swoich możliwości sprawował nadzór nad PZD poprzez udział Dyrektora PZD w pracach Zarządu Powiatu wówczas, gdy była omawiana realizacja zadań PZD i składane były wyjaśnienia. Wyjaśnił również, że dotychczas przeprowadzone kontrole przez inne organy nie wykazały znaczących uchybień w tym zakresie, a wydane przez nie zalecenia były realizowane.

#### Wydatki na utrzymanie zarządzanych dróg i ich oznakowania

Jednostki zarządzające drogami nie zapewniały w badanym okresie stosownych do potrzeb środków finansowych na utrzymanie oznakowania podległych im dróg.

Nieuwzględnianie w planach wydatków rzeczywistych potrzeb miało głównie związek z brakiem w skontrolowanych jednostkach rzetelnych informacji na temat stanu oznakowania podległych dróg, w tym zwłaszcza dotyczących oznakowania niespełniającego wymagań przepisów, jak i informacji o koniecznych naprawach oznakowania. Bezpośredni związek z tym miał brak w jednostkach prawidłowej dokumentacji dróg (ewidencji dróg, w tym zwłaszcza książek dróg) jak i brak przeprowadzania okresowych, rzetelnych weryfikacji stanu oznakowania podległych dróg.

W poniesionych w latach 2011–2012 przez 17 skontrolowanych jednostek zarządzających drogami wydatkach na drogi wynoszących łącznie 391 047 tys. zł, wydatki poniesione na zakup i utrzymanie oznakowania w kwocie 4 085 tys. zł stanowiły średnio 1%. W poszczególnych jednostkach udział ten wynosił od 0,05% do 6,83%, przy czym w siedmiu<sup>90</sup> kształtował się poniżej 0,53%.

W 16 z tych jednostek stwierdzono tymczasem stosowanie na drogach znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa niespełniających wymagań obowiązujących przepisów oraz lokalizowanie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu niezgodnie z warunkami technicznymi określonymi w przepisach, a w 15 z nich również nieprawidłowości w stosowaniu oznakowania poziomego podległych dróg. NIK zwraca uwagę, że powyższe miało miejsce w sytuacji niepełnego wykorzystania środków zaplanowanych na drogi, w tym także na remonty i bieżące utrzymanie dróg (w ramach których głównie realizowano działania związane z zakupami, naprawami i bieżącym utrzymaniem

<sup>85</sup> Komunikat nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. U. MF nr 15 poz. 84).

<sup>86</sup> W ZDW w Katowicach oraz w gminach Kłobuck, Ogrodzieniec i Orzesze.

<sup>87</sup> Burmistrz Czeladzi, Zarząd Powiatu Częstochowskiego i Zarząd Powiatu Będzińskiego.

<sup>88</sup> Burmistrz Czeladzi, Wójt Ogrodzieńca, Zarząd Powiatu Częstochowskiego, Zarząd Powiatu Będzińskiego.

<sup>89</sup> W PZD Częstochowa, PZD w Będzinie i MZGK Czeladź, których działalność NIK oceniała negatywnie.

<sup>90</sup> W gminach Czechowice-Dziedzice, Istebna, Koniecpol, Mykanów Zawiercie oraz w MZGK w Czeladzi i ZDW w Katowicach.

oznakowania). Wykorzystanie środków na poziomie niższym od 98%, wynoszącym nawet 74% planu wydatków na zarządzanie drogami, stwierdzono w 14 jednostkach<sup>91</sup>.

- W Gminie Zebrzydowice, w której wymagania określone w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych, spełniało tylko 10% z 390 stosowanych na drogach gminnych znaków pionowych, w latach 2011–2012 na zakup i utrzymanie oznakowania wykorzystano 42,2 tys. zł, tj. 44% z zaplanowanej na ten cel kwoty (wspomniana kwota stanowiła 1,14% ogółu wydatków zrealizowanych w tych latach na zarządzanie drogami). Wójt wyjaśniał, że potrzeby w zakresie oznakowania w okresie objętym kontrolą były zaspakajane, a ustalone i niewykonane zapotrzebowanie uwzględniało (fakultatywnie) koszty zakupu progów zwalniających, których nie zrealizowano.
- W Gminie Mykanów, w której wymogi określone w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych, spełniało jedynie 85% z stosowanych znaków pionowych oraz w której, na podległych drogach gminnych, nie stosowano w ogóle oznakowania poziomego, na zakupy i utrzymanie oznakowania w latach 2011–2012 wydatkowano 1,9 tys. zł (tj. 0,05% ogółu wydatków poniesionych na zarządzanie drogami), w sytuacji gdy z zaplanowanych w kwocie 3 860 tys. zł środków na zarządzanie drogami, 270 tys. zł nie wykorzystano.
- W Gminie Zawiercie w latach 2011–2012, z zaplanowanej na zarządzanie drogami kwoty 19 312,1 tys. zł wykorzystano 74% w tym na zakup, remonty i utrzymanie oznakowania 25,6 tys. zł (0,18%). Naczelnik Wydziału wyjaśnił, że pozostałe w nadwyżce środki finansowe (po przeprowadzeniu przetargu na wybór wykonawcy usług utrzymania dróg w tym zakresie, gdyż ilości robót wskazane w dokumentacji przetargowej były ilościami szacunkowymi, a Wydział nie miał pewności ile w danym roku będzie potrzebnych środków np. na usuwanie ubytków w jezdniach, uzupełnianie skradzionych i zniszczonych znaków. Z uwagi na nieprzewodzenie wymaganej dokumentacji dróg (książek dróg) zarządzający drogami gminnymi Wydział, nie posiadał danych dotyczących zgodności z obowiązującymi przepisami znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu zastosowanych na zarządzanych drogach.

W 11 jednostkach (65%) prawidłowo określano oraz egzekwowano wymagania jakie zakupywane i dostarczane znaki, urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz świadczone usługi wykonywania oznakowania poziomego i utrzymania sygnalizacji świetlnej winny spełniać np. w zakresie: wielkości, formy graficznej, kolorystyki, odblaskowości, atestów i gwarancji. Natomiast w pięciu<sup>92</sup> jednostkach (29%) stwierdzono, że od dostawców lub usługodawców nie żądano by dostarczone znaki spełniały wymagania określone przepisami i umowami, bądź też nierzetelnie dokonywano ich odbioru. W konsekwencji w trzech tych jednostkach<sup>93</sup> część (30, tj. 46% zbadanej próby) z zakupionych lub już zainstalowanych nowych znaków pionowych nie spełniała wymagań obowiązujących przepisów m.in. w zakresie ich odblaskowości i liternictwa.

- W Urzędzie Gminy Zebrzydowice w żadnym z 21 udzielonych zamówień na zakup pionowych znaków drogowych, nie ustalano wymagań jakie winny one spełniać m.in. w zakresie warunków technicznych, wielkości i odblaskowości. W 15 tych przypadkach nie sporządzono pisemnych zamówień, a w 20 nie dokonano protokolarnego odbioru dostarczonych znaków, co ograniczało możliwość dochodzenia ewentualnych roszczeń gwarancyjnych. Natomiast oględziny 20 zakupionych znaków pionowych wykazały, że żaden z nich nie spełniał wymagań określonych w rozporządzeniu w sprawie znaków drogowych, gdyż na odwrotnej stronie tarczy nie było danych identyfikujących producenta znaku, typu folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąca i roku produkcji znaku. Powyższe wyjaśniano przekonaniem, że dostawcy sprzedają znaki spełniające wymagania określone obowiązującymi przepisami.

### 3.4 Nadzór organów zarządzających ruchem nad stanem oznakowania podległych im dróg

NIK ocenia negatywnie nadzór sprawowany przez Marszałka Województwa Śląskiego i starostów: Będzińskiego, Cieszyńskiego, Częstochowskiego i Wodzisławskiego nad stanem oznakowania podległych im dróg. Zgodnie z postanowieniami art. 10 ust. 4 i 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym,

<sup>91</sup> W gminach: Czechowice-Dziedzice, Kłobuck, Koniecpol, Mykanów, Ogrodzieniec, Orzesze, Zawiercie, Zbrostawice, Zebrzydowice i Żywiec oraz w PZD w Wodzisławiu, ZDW w Katowicach i MZGK w Czeladzi.

<sup>92</sup> W gminach Koniecpol, Orzesze i Zebrzydowice oraz w ZDiGK w Kłobucku, MZGK w Czeladzi.

<sup>93</sup> W gminach Orzesze i Zebrzydowice oraz w ZDiGK w Kłobucku.

organy te były zobowiązane do zarządzania ruchem na drogach publicznych, odpowiednio wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych, których łączna długość na koniec 2012 r. wynosiła 6.049,9 km<sup>94</sup>.

Organy te nie wykonywały bowiem w ogóle lub nie realizowały rzetelnie obowiązków określonych w przepisach § 3 ust. 1 pkt 1–7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, dotyczących m.in. rozpatrywania i zatwierdzania organizacji ruchu na podległych im drogach; prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu; wykonywania obowiązku kontroli na podległych drogach prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu.

Stwierdzono, że starostowie Będziński<sup>95</sup> i Częstochowski w badanym okresie nie wykonywali żadnych z ww. obowiązków zarządzania ruchem na podległych im drogach, gdyż powierzyli ich realizację dyrektorom powiatowych zarządów dróg. Starosta Cieszyński natomiast nie zarządzał ruchem na podległych mu drogach jednego miasta, gdyż uznał, że do wykonywania tych obowiązków uprawniony jest Burmistrz miasta.

Przekazanie przez ww. organy obowiązków zarządzania ruchem jednostkom zewnętrznym było działaniem nielegalnym. Zgodnie bowiem z art. 10 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym i przepisami wykonawczymi do tej ustawy, obowiązki zarządzania ruchem na drogach gminnych i powiatowych, należą do wyłącznych kompetencji organu zarządzającego ruchem, którym jest starosta<sup>96</sup>. Ustawa Prawo o ruchu drogowym i przepisy wykonawcze, nie przewidują żadnych możliwości cedowania przez starostę kompetencji i obowiązków organu zarządzającego ruchem innemu podmiotowi prawnemu.

Ustalenia kontroli NIK, dokonane u zarządców i w zarządach dróg gminnych wykazały ponadto, że nielegalnego przekazania zarządom dróg powiatowych obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach, dokonali również Starostowie: Kłobucki, Mikołowski i Zawierciański<sup>97</sup>.

- *Starosta Częstochowski upoważnił w 2007 r. Dyrektora PZD w Częstochowie do zarządzania ruchem, w jego imieniu, na drogach gminnych i powiatowych oraz do wydawania decyzji administracyjnych w tym zakresie. W rezultacie Starosta, nie wykonywał do czerwca 2013 r. żadnych obowiązków związanych z zarządzaniem ruchem na podległych drogach, a także nie nadzorował wykonywania tych obowiązków przez PZD w Częstochowie. Starosta tłumaczył to nie zatrudnianiem w Starostwie odpowiednio wyspecjalizowanych pracowników. Natomiast wyniki kontroli NIK przeprowadzonej w PZD w Częstochowie wykazały brak lub nieprawidłową realizację przez tą jednostkę zadań zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych powierzonych przez Starostę.*
- *Starosta Cieszyński nie wykonywał obowiązku zarządzania ruchem na 127 km dróg gminnych i powiatowych znajdujących się w mieście Cieszyn. Uznawał bowiem za nadal obowiązujące porozumienie z 21 czerwca 1995 r., podpisane pomiędzy ówczesnym Wojewodą Bielskim i Zarządem Miasta Cieszyn, w sprawie przekazania temu Zarządowi działań i czynności zarządzania ruchem na drogach publicznych miasta. Uznanie przez Starostę ww. porozumienia za wiążące miało miejsce pomimo utraty mocy obowiązującej przepisów, na podstawie*

<sup>94</sup> W tym 1216,7 km (20%) stanowiły drogi wojewódzkie, 1464,6 km (24%) drogi powiatowe i 3368,6 km (56%) drogi gminne.

<sup>95</sup> Uchwałą Rady Powiatu Będzińskiego z 27 czerwca 2013 r. dokonano zmian Regulaminu Organizacyjnego Starostwa, w wyniku których, realizowane wcześniej przez PZD w Będzinie zadania zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych, zostały z dniem 1 lipca 2013 r. powierzone Wydziałowi Komunikacji. Zakres obowiązków ustalony dla tego Wydziału był zgodny z zadaniami organu zarządzającego ruchem na drogach wynikającymi z rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

<sup>96</sup> Za wyjątkiem dróg publicznych położonych w miastach na prawach powiatu.

<sup>97</sup> Ustalono na podstawie informacji udzielonych kontrolerom w trybie art. 29 ust.1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK przez starostów lub działających z ich upoważnienia dyrektorów powiatowych zarządów dróg.



*których zostało ono zawarte<sup>98</sup> oraz wejścia w życie nowych unormowań prawnych, w szczególności przepisów zmieniających ustawę Prawo o ruchu drogowym, regulujących odmiennie od wcześniej obowiązujących przepisów, prawa i obowiązki w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych. W konsekwencji tych zmian Wojewoda przestał być organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych, a w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych organem zarządzającym ruchem stał się Starosta. Wskutek powyższego wszystkie zmiany organizacji ruchu na drogach miasta Cieszyzna, w tym na drogach powiatowych, zamiast Starosty zatwierdzał Burmistrz Miasta.*

Przekazywanie przez starostów dyrektorom zarządów dróg powiatowych kompetencji i obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach spowodowało nieuzasadnione koncentrowanie w tych jednostkach kompetencji i uprawnień, a także ograniczenie kontroli zewnętrznych prawidłowości oznakowania dróg powiatowych. Kierownictwo zarządów dróg, będąc bowiem odpowiedzialnym za zarządzanie siecią dróg powiatowych, w wyniku decyzji starostów, uzyskało również wszelkie uprawnienia do dokonywania zmian w organizacji ruchu na drogach powiatowych, ich zatwierdzania, wdrażania, a także kontrolowania prawidłowości ich stosowania. Wynikające z tego skoncentrowanie wielu uprawnień w rękach jednego urzędnika (dyrektora zarządu dróg powiatowych), stanowi jeden ze zdefiniowanych przez NIK mechanizmów korupcyjnych<sup>99</sup>.

Przypisanie PZD w Będzinie i w PZD w Częstochowie równocześnie zadań zarządcy drogi jak i organu zarządzającego ruchem, sprzyjało występowaniu licznych nieprawidłowości w utrzymaniu oznakowania dróg powiatowych, mogących wpływać na obniżenie poziomu bezpieczeństwa na nich ruchu drogowego.

- *Zarządzaną przez PZD w Częstochowie drogę DP 1056 S, po odbudowie oddano do użytku w czerwcu 2012 r., przy czym do czerwca 2013 r. nie zostało na niej wykonane wymagane projektem organizacji ruchu (zatwierdzonym przez Dyrektora PZD) oznakowanie poziome<sup>100</sup>. Dopuszczenie do użytkowania tej drogi, pomimo że jej oznakowanie było niezgodne z projektem zatwierdzonej organizacji ruchu, Dyrektor PZD wyjaśniła brakiem środków finansowych na realizację oznakowania poziomego.*

Starostowie zarządzający ruchem na drogach nie posiadali rzetelnych informacji o długości, numeracji oraz stanie oznakowania pionowego i poziomego, zarządzanych dróg gminnych, w tym zgodności zlokalizowanego na tych drogach oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z wymogami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Nie posiadali również danych jaka część podległych im dróg, zwłaszcza gminnych, posiada zatwierdzone organizacje ruchu. Nie mieli także informacji o stanie bezpieczeństwa na podległych im drogach i nie zasięgaliby takich informacji w jednostkach Policji bądź podległych im zarządach dróg. Spośród pięciu skontrolowanych organów tylko Starosta Wodzisławski posiadał dane o liczbie wypadków drogowych, które wydarzyły się na podległych mu drogach, przy czym dotyczyły one tylko jednego roku (2011) i nie obejmowały ich przyczyn.

<sup>98</sup> Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U Nr 11 poz. 41 z 1992 r. ze zm.), która została uchylona z dniem 30 czerwca 1999 r.; rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie zarządzania ruchem na drogach z dnia 12 listopada 1992 r. (Dz. U Nr 97 poz. 485 ze zm.), które zostało uchylone z dniem 2 lipca 1999 r.; ustawa z dnia 22 marca 1990 r. o terenowych organach rządowej administracji ogólnej (Dz. U Nr 21 poz. 123 ze zm.), która została uchylona z dniem 1 stycznia 1999 r.

<sup>99</sup> NIK definiuje mechanizmy korupcyjne, jako takie nieprawidłowości w funkcjonowaniu instytucji publicznych, które powodują lub zwiększają ryzyko wystąpienia zachowań korupcyjnych lub też utrudniają ich wykrycie. Ustalenie, że w działalności kontrolowanej instytucji występują mechanizmy korupcyjne oznacza, że w instytucji tej istnieje ryzyko wystąpienia korupcji w przyszłości.

<sup>100</sup> Nie wykonano na tej drodze oznakowania: P-1a (linia pojedyncza przerywana długa na terenie niezabudowanym); P-6 (linia ostrzegawcza – ostrzeżenie o zbliżaniu się do niebezpiecznych miejsc); P-4 (linia podwójna ciągła w obszarze skrzyżowań); P-1e (linia pojedyncza przerywana prowadząca szeroka w miejscach przejazdów poprzecznych); P-13 (linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów).

Brak takich danych, w ocenie NIK utrudniający rzetelne i skuteczne wypełnianie ustawowego obowiązku zarządzania ruchem na drogach, tłumaczony był przez starostów brakiem obowiązku prowadzenia statystyk podległych im dróg i stanu ich oznakowania, a także posiadaniem, zgodnie z obowiązującymi przepisami, jedynie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, w której zgodnie z przepisami zamiast numeru drogi często podawano jedynie nazwę ulicy.

Według szacunków starostów w 2013 r. tylko 50%–85% oznakowania pionowego podległych im dróg publicznych spełniało wymogi rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Mając na uwadze, że obowiązkiem organu zarządzającego ruchem, wynikającym z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach jest kontrola prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych umieszczonych na podległych drogach, NIK ocenia negatywnie tolerowanie przez starostów stosowania po 31 grudnia 2010 r.<sup>101</sup> oznakowania pionowego niespełniającego wymagań przepisów.

Zarówno w trzech organach zarządzających ruchem, jak i w dwóch zarządach dróg wykonujących powierzone im przez starostów zadania, nierzetelnie były prowadzone ewidencje projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, wymagane § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. W PZD w Będzinie prowadzono bowiem jedynie spis spraw, natomiast w pozostałych czterech jednostkach, w ewidencjach nie ujmowano części wymaganych istotnych informacji, dotyczących np. dat odbioru lub wprowadzania stałej i czasowej organizacji ruchu na drogach lub też wpisywano błędne daty i informacje. Powyższe zaniechania i błędy stanowiły naruszenie przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach i powodowały, że sprawowanie rzetelnego nadzoru nad zmianami organizacji ruchu było w części niemożliwe.

Braki w ewidencjach dat odbioru lub wprowadzania stałej i czasowej organizacji ruchu na drogach, spowodowane były m.in. nieegzekwowaniem przez organy zarządzające ruchem obowiązujących przepisów. Stwierdzono bowiem, że Starostowie Cieszyński i Wodzisławski, pomimo nieotrzymywania od jednostek wdrażających projekty zatwierdzonej organizacji ruchu zawiadomień o terminie jej wprowadzenia, wymaganych § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia, nie informowali zarządców dróg o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia. Termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu określa organ zarządzający ruchem (§ 8 ust. 7 ww. rozporządzenia). W ocenie NIK powyższe wpływało negatywnie na dyscyplinowanie podmiotów i zarządców dróg, realizujących zadania wdrażania takich projektów. Powodowało, że częstokroć nowe lub zmienione organizacje wprowadzane były po upływie ustalonego terminu ważności ich zatwierdzenia.

- *W prowadzonej przez Starostwo Powiatowe w Cieszynie ewidencji naruszając § 9 ust. 2 pkt 7 pkt 8 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach, dla 87 (62%) projektów zatwierdzonej stałej organizacji ruchu nie wpisano rzeczywistego terminu jej wprowadzenia, a dla 56 (82%) projektów czasowych zmian organizacji ruchu nie wpisano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. Wyjaśniano to brakiem określenia ww. terminów przez jednostkę składającą projekt do zatwierdzenia, a także nieprzekazywaniem Staroście przez inwestorów lub zarządców dróg rzeczywistych terminów wdrożenia zatwierdzonych projektów.*
- *Jedynie w dwóch (4%) z 52 zbadanych spraw, jednostki wprowadzające zatwierdzonej stałą organizację ruchu zawiadomiły Starostę Wodzisławskiego z wyprzedzeniem o terminie jej wdrożenia. Starosta nie mając w pozostałych 50 przypadkach takiego zawiadomienia, tylko w dwóch skierował do zarządców dróg informację o utracie ważności projektu zatwierdzonej organizacji ruchu, przy czym dokonał tego dopiero 37 dni i 3 miesiące po upływie terminu*

<sup>101</sup> Zgodnie z § 2 rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, oznakowanie pionowe dróg nie spełniające niespełniające określonych w nim warunków, zastąpione miały być właściwymi, w terminie do 31 grudnia 2010 r.

ważności zatwierdzenia. Starosta wyjaśnił, że akceptowano brak zawiadomienia, bo jego zdaniem w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz w przepisach szczegółowych brak jest narzędzi dyscyplinujących w tym zakresie. Stwierdził, że mimo braku stosownego zgłoszenia w określonym przepisem terminie, pracownicy Starostwa dokonywali odbioru nowej lub zmienionej organizacji ruchu, uznając ją za wprowadzoną z dniem kontroli. Jego zdaniem nieracjonalne i często trudne technicznie do zrealizowania byłoby, z powodu braku zawiadomienia, nakazywanie zarządcy drogi usuwanie zainstalowanych zgodnie z projektem znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i przywracanie stanu sprzed zmiany.

Organy zarządzające ruchem nierzetelnie nadzorowały wdrażanie przez zarządy dróg i inne uprawnione podmioty, projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, z uwagi na nie wykonywanie lub realizowanie z opóźnieniem, określonego w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, obowiązku przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji tych projektów. Przedmiotowe kontrole nie były w ogóle przeprowadzane (w Starostwie Powiatowym w Cieszynie i w PZD w Będzinie), bądź wykonywane były sporadycznie (w PZD w Częstochowie), lub też w przypadku 11%–59% zbadanych spraw wykonywane były z opóźnieniem wynoszącym od 15 do 152 dni (w Urzędzie Marszałkowskim i Starostwie Powiatowym w Wodzisławiu Śl.), w stosunku do wymaganego przepisami terminu (14 dni od dnia wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu). Opóźnienia te kwestionowały cel prowadzenia takich kontroli.

W ocenie NIK, skutkiem niedopełniania tego obowiązku przez organy zarządzające ruchem, były m.in. liczne stwierdzane u zarządców i w zarządach dróg niezgodności w oznakowaniu dróg w stosunku do zatwierdzonych organizacji ruchu, co opisano wcześniej w niniejszej Informacji.

- *Starosta Cieszyński we wszystkich 20 zbadanych sprawach wdrożenia stałej organizacji ruchu (wybranych losowo z 73 spraw) nie przeprowadził wymaganej kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z wdrożenia projektów zatwierdzonych organizacji ruchu. Starosta wyjaśnił, że kontrole te wykonywane były doraźnie, lecz bez sporządzania protokołów kontroli.*
- *W Śląskim Urzędzie Marszałkowskim w przypadku 10 z 17 (59%) zbadanych wdrożonych projektów stałej organizacji ruchu, wymagane kontrole przeprowadzono po obowiązującym terminie: w 3 przypadkach po 18 dniach, a w 7 po upływie od 95 do 152 dni. Przekroczenie 14-dniowego terminu dokonania takiej kontroli, wyjaśniano dużą ilością innych zadań realizowanych przez pracowników. Brak terminowego przeprowadzenia kontroli w jednym przypadku spowodował, że przez 95 dni od daty wprowadzenia organizacji ruchu brak było m.in. wymaganego znaku ograniczenia prędkości do 60 km/h z jednej strony niebezpiecznego skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą powiatową oraz drogą gminną, co przy ograniczonej widoczności tego skrzyżowania (położonego na łuku pionowym) stwarzało zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego, w tym osób korzystających z znajdującego się w bliskiej odległości przystanku komunikacji miejskiej.*
- *Starosta Wodzisławski, nie mając zawiadomienia PZD w Wodzisławiu o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu na ulicy Rydułtowskiej w Radlinie (droga powiatowa nr 50245), dopiero po ponad 30 dniach od daty upływu ważności terminu jej zatwierdzenia, przeprowadził kontrolę wykonania zadań technicznych. Stwierdził poważne braki, rzutujące negatywnie na bezpieczeństwo ruchu, polegające na wykonaniu wyłącznie przejść dla pieszych (oznakowania poziomego P-10) i posadowieniu znaków D-6 („Przejście dla pieszych”) oraz niewykonaniu m.in. wymaganego oznakowania B-20 („Stop”), B-33 („Ograniczenie prędkości”), tablic prowadzących U-3 i likwidacji lub zmiany lokalizacji istniejących znaków. W związku z zaleceniami Starosty z 9 lutego 2012 r., wdrożenie całej zatwierdzonej organizacji ruchu nastąpiło do 27 lutego 2012 r. tj. blisko dwa miesiące po upływie terminu ważności zatwierdzonej organizacji ruchu. Stanowiło to naruszenie § 4 ust. 1 w zw. z § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Dyrektor PZD wyjaśnił, że z uwagi na nawarstwienie obowiązków nie zrealizowano zatwierdzonego projektu w zakresie ustawienia oznakowania pionowego, które uzupełniono w pierwszym możliwym terminie, jednakże po upływie ważności zatwierdzenia projektu, co z kolei było skutkiem niedopatrzenia podległych pracowników.*

Szczególnego podkreślenia wymaga, mając na uwadze zły stan oznakowania dróg oraz bezpieczeństwo na nich ruchu drogowego, zaniechanie przez większość skontrolowanych organów zarządzających ruchem na drogach obowiązku okresowych kontroli (raz na sześć miesięcy) prawidłowości oznakowania podległych im dróg, ustalonego w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie

zarządzania ruchem na drogach. Tylko bowiem Marszałek Województwa Śląskiego przeprowadzał takie kontrole co sześć miesięcy na wszystkich podległych mu drogach wojewódzkich i na całej ich długości, a w związku z stwierdzanymi licznymi nieprawidłowościami, kierował do zarządu dróg (ZDW w Katowicach) pisemne zalecenia ich usunięcia. Powyższemu nie towarzyszyło jednak skuteczne egzekwowanie wykonywania tych zaleceń zarówno od zarządu dróg jak i od podmiotów, którym w badanym okresie powierzano utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego dróg wojewódzkich.

Pozostałe cztery skontrolowane organy zarządzające ruchem obowiązkowo przeprowadzania okresowych kontroli oznakowania nie realizowały wcale (Starostowie Będziński i Częstochowski) lub realizowały nieprawidłowo (Starostowie Cieszyński i Wodzisławski), tj. z częstotliwością mniejszą od wymaganej (np. co dwa lub trzy lata) i/lub tylko na części podległych im dróg publicznych (2%–57%). Powyższe Starostowie tłumaczyli głównie ograniczonymi możliwościami finansowymi i kadrowymi.

- *Starosta Częstochowski nie wykonywał kontroli prawidłowości oznakowania na podległych mu drogach gminnych i powiatowych, lecz upoważnił do ich wykonywania dyrektora PZD w Częstochowie. Jak ustalono, PZD nie posiadał żadnej dokumentacji potwierdzającej dokonywanie tych kontroli. Dowodów przeprowadzania przez PZD tych kontroli nie było również np. u skontrolowanych przez NIK zarządców dróg gminnych (Burmistrza Koniecpola i Wójta Mykanowa), których drogi podlegały, w zakresie zarządzania ruchem Staroście Częstochowskiemu.*
- *Pracownicy Starostwa Powiatowego w Cieszynie kontrole prawidłowości oznakowania w 2011 r. i w I połowie 2013 r. przeprowadzili na ok. 2% dróg podległych Staroście. Natomiast w 2012 r. nie przeprowadzili kontroli na żadnej z dróg. Badania próby losowo wybranych 20 dróg powiatowych wykazały, że na siedmiu (35%) kontrole oznakowania nie były przeprowadzane od 2010 r., a tylko na czterech (20%) w całym badanym okresie miały miejsce dwukrotnie.*
- *Do marca 2013 r. Marszałek Województwa Śląskiego nie wyegzekwował od ZDW w Katowicach, ani od podmiotów, którym zlecono utrzymanie oznakowania dróg wojewódzkich, wykonania zaleceń dotyczących usunięcia łącznie 1286 nieprawidłowości stwierdzonych w latach 2011–2012, dot. m.in.: braku lub niewłaściwego oznakowania, słabej widoczności lub uszkodzenia istniejącego oznakowania. Powyższe tłumaczono m.in. koniecznością opracowania projektów organizacji ruchu w celu usunięcia większości tych nieprawidłowości. Jak jednak stwierdzono, usunięcie około połowy tych nieprawidłowości takich działań nie wymagało, a organ zarządzający ruchem posiadał ponadto możliwość skutecznego wyegzekwowania ich realizacji – z których nie skorzystał – np. poprzez pomniejszenie kwoty dotacji w przypadku nienależytego wykonania zleconych zadań.*

Skutkiem braku przeprowadzania kontroli większości dróg powiatowych i gminnych<sup>102</sup> oraz nienależytego egzekwowania wykonania zaleceń sformułowanych w wyniku kontroli oznakowania dróg wojewódzkich, za co odpowiedzialność ponoszą objęte kontrolą organy zarządzające ruchem na tych drogach, było stosowanie przez zarządców i zarządy dróg nieprawidłowego oznakowania dróg i stwarzane tym samym zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych województwa śląskiego.

W dwóch organach zarządzających ruchem (w Urzędzie Marszałkowskim i w Starostwie Powiatowym w Będzinie) w okresie objętym kontrolą przeprowadzane były kontrole zewnętrzne (odpowiednio przez NIK i przez Wojewodę Śląskiego) dotyczące zagadnień związanych z zarządzaniem ruchem na drogach. W obydwu przypadkach podjęte działania przez skontrolowane organy nie zapewniły pełnej realizacji wydanych zaleceń. Ponadto w przypadku kontroli przeprowadzonej przez Wojewodę Śląskiego w Starostwie Powiatowym w Będzinie stwierdzono, że w części nie była ona rzetelna.

<sup>102</sup> Na których jak wykazały ustalenia kontroli NIK, opisane w rozdziale 3.2. Informacji, stan oznakowania jest gorszy, niż na drogach wojewódzkich.

- W Starostwie Powiatowym w Będzinie i w PZD w Będzinie, Wojewoda Śląski przeprowadził w II kwartale 2011 r. kontrolę zgodności działań organu zarządzającego ruchem w zakresie umieszczania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach powiatowych i gminnych powiatu będzińskiego. Wojewoda Śląski w wystąpieniu pokontrolnym<sup>103</sup>, pozytywnie ocenił wypełnianie przez Starostę m.in. obowiązków prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu oraz przeprowadzanie co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości oznakowania dróg, wymaganych § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. Sformułowanie powyższej oceny miało miejsce pomimo, że jak wykazały ustalenia kontroli NIK, Starosta Będziński nie prowadził ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu oraz nie wykonywał okresowych kontroli oznakowania podległych dróg. Wojewoda Śląski wydał także 10 zaleceń pokontrolnych dotyczących m.in. poprawy czytelności i widoczności oznakowania oraz stosowania zasad kompletnego i prawidłowego oznakowania np. na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych, przejazdach dla rowerzystów, łukach poziomych, obiektach w skrajni. Skierowane przez Wojewodę do Starosty zalecenia przekazane zostały do realizacji PZD w Będzinie, który zrealizował wnioski dotyczące poprawy czytelności i widoczności oznakowania pionowego, natomiast częściowo tylko wykonał niezbędne oznakowanie poziome, ze względu na ograniczone środki finansowe.

<sup>103</sup> Wystąpienie pokontrolne znak IF/IV/0932/6/11 z dnia 7 września 2011 r.

### 4.1 Przygotowanie kontroli

Tylko dwie kontrole<sup>104</sup> przeprowadzone dotychczas przez NIK obejmowały zakres odpowiadający częściowo zakresowi niniejszej kontroli.

Na występowanie istotnych nieprawidłowości w oznakowaniu dróg wskazywały m.in. liczne interpelacje poselskie<sup>105</sup>, doniesienia medialne<sup>106</sup> i opinia publiczna, w tym opinie publikowane na portalach społecznościowych<sup>107</sup>.

Kontrolą objęto 25 jednostek na terenie województwa śląskiego. Do kontroli wytypowane zostały podmioty zarządzające drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, gdyż większość wypadków komunikacyjnych w Polsce (ponad 67%) miała miejsce na drogach zarządzanych przez j.s.t. W celu uzyskania odpowiedniej reprezentatywności jednostki wybrano z różnych części województwa śląskiego, przyjmując dodatkowo jako kryterium m.in. duże natężenie ruchu turystycznego powodujące zwiększony ruch na drogach publicznych.

<sup>104</sup> Kontrole Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadzone w 2010 r. i w 2011 r. – Informacje o wynikach kontroli wykonywania funkcji zarządcy dróg przez organy samorządu terytorialnego (14/2011/P/10/185/KKT) oraz o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce (5/2011/P/10/061/KKT).

<sup>105</sup> W VII kadencji Sejmu interpelacje w sprawie stanu dróg lub ich oznakowania oraz bezpieczeństwa na drogach zgłaszali m.in.:

- Poseł John Abraham Godson (nr 242 z 29 listopada 2011 r.) w sprawie wprowadzenia nowoczesnego kompleksowego systemu oznakowania dróg oraz (nr 245 z 29 listopada 2011 r.) podejmowanych przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM) działań w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.
- Poseł Małgorzata Niemczyk (nr 2240 z 15 lutego 2012 r.) w sprawie m.in. programu Gambit 2005. Poseł pytała m.in. w jaki sposób MTBiGM planuje uzyskać założone zmniejszenie w 2013 r. o 50% liczby osób poszkodowanych w wypadkach drogowych.
- Poseł Mięczysław Marcin Łuczak (nr 5500 z 28 maja 2012 r.) w sprawie działań w celu poprawy stanu polskich dróg oraz (nr 6273 z 18 czerwca 2012 r.) w sprawie dostosowania zieleni przydrożnej do wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż stwarza ona wiele zagrożeń dla tego ruchu.
- Posłowie Krzysztof Brejza i Maciej Orzechowski (nr 6732 z 19 lipca 2012 r.) w sprawie nieczytelnych znaków drogowych, które zwłaszcza na obszarach wiejskich, są przesłonięte przez zieleń, co może wpływać na spadek bezpieczeństwa w ruchu.
- Poseł Maciej Orzechowski (nr 6741 z 11 lipca 2012 r.) w sprawie naruszeń zasad warunków umieszczania znaków drogowych i o podejmowanych przez ministerstwo działaniach w celu prawidłowego lokalizowania znaków drogowych oraz o przeprowadzanych w tym zakresie kontrolach.
- Poseł Małgorzata Niemczyk (nr 8846 z 11 września 2012 r.) w sprawie likwidacji nieobowiązujących w polskim prawie znaków drogowych, które są podstawą do karania uczestników ruchu drogowego.
- Poseł Tomasz Szymański (nr 8864 z 11 września 2012 r.) w sprawie wypadków drogowych z udziałem pieszych.
- Poseł Elżbieta Rafalska (nr 9471 z dnia 21 września 2012 r.) w sprawie środków na poprawę jakości przejść dla pieszych znajdujących się w miejscach o dużym natężeniu ruchu oraz instalacji sygnalizacji świetlnej.
- Poseł Jakub Rutnicki oraz grupa posłów (nr 9870 z 28 września 2012 r.) w sprawie kontynuacji „Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych na lata 2008–2011”.
- Poseł Piotr Zgorzelski (nr 10172 z 9 października 2012 r.) w sprawie czasowej organizacji ruchu na drogach publicznych oraz (nr 11290 z 5 listopada 2012 r.) w sprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- Poseł Józef Lasota (nr 11603 z 8 listopada 2012 r.) w sprawie wypadków na niestrzeżonych przejściach i przejazdach kolejowych.

<sup>106</sup> „Oznakowanie dróg – prawo a praktyka”. Autor Jerzy Gruszczyński. Miesięcznik Inwestycje sektora publicznego – lipiec 2011 r. Tego samego autora „Oznakowanie dróg a bezpieczeństwo ruchu drogowego” – Magazyn Autostrady 12/2009” oraz „Złe oznakowanie dróg jest przyczyną co szóstego wypadku” - Forum Samorządowe, miesięcznik, 8/2009 r.

<sup>107</sup> <http://moto.wp.pl>. Przykładowo „Absurdy na drodze” z dnia 2 listopada 2011 r. Autor Jerzy Paciorkowski (202 opinie), a także:

- Serwis internetowy Stowarzyszenia Prawo Na Drodze z siedzibą w Lublinie. Autor Artur Mezglewski „Znaki drogowe ustawiane jeden za drugim – czyli nielegalnie (5 stycznia 2012 r.).
- <http://Portalnaukijazdy.pl/pl> oraz <http://www.gazeta.policja.pl> „Absurdy na drodze” (listopad 2012 r.). Autor Jerzy Paciorkowski, wskazuje, że przyczyną złego stanu oznakowania jest m.in. nieprzestrzeganie przepisów o wzornictwie, ich lokalizacji i utrzymaniu.
- <http://www.fakt.pl/opinie>. Opinia Krzysztofa Janika b. szefa MSWiA (z 17 stycznia 2013 r.), który jest przeciwny rozplenianiu się instytucji, które za bezpieczeństwo czują się odpowiedzialne i widzą w łapaniu kierowców najłatwiejszy sposób na zarabianie pieniędzy. Tak naprawdę oznacza to, że w rzeczywistości za bezpieczeństwo nikt nie odpowiada. Represyjność polskiego prawa drogowego budzi jego zdumienie. Wypadki, których przyczyną jest nadmierna prędkość są tragiczne, ale głównymi ich przyczynami są zły stan dróg i oznakowania.

#### 4.2 Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Postępowanie kontrolne w ramach niniejszej kontroli przeprowadziła Delegatura NIK w Katowicach w okresie od 28 marca do 15 października 2013 r.

W związku z prowadzonym postępowaniem kontrolnym, kontrolerzy NIK działając w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK zasięgaliby informacji w jednostkach nieobjętych kontrolą, głównie w jednostkach Policji oraz w organach zarządzających ruchem. Uzyskane informacje dotyczyły w jednostkach Policji liczby wypadków komunikacyjnych zaistniałych na drogach zarządzanych przez kontrolowane podmioty drogach w latach objętych kontrolą oraz zgłaszanych do tych podmiotów wniosków dotyczących poprawy lub zmiany stanu oznakowania dróg i organizacji ruchu. Z kolei informacje uzyskane w organach zarządzających ruchem na drogach publicznych dotyczyły przeprowadzanych przez te organy wymaganych przepisami § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach kontroli stanu oznakowania dróg publicznych zarządzanych przez kontrolowane podmioty.

W toku kontroli kontrolerzy NIK, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformowali kierowników sześciu jednostek kontrolowanych o ustaleniach kontroli, wskazujących na możliwość wystąpienia bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu, w związku z nieprawidłowym oznakowaniem dróg, w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu lub szkodzie. Kierownicy jednostek niezwłocznie poinformowali kontrolerów o podjętych działaniach zapobiegających zagrożeniom.

Opis ustalonego stanu faktycznego, ocena kontrolowanej działalności oraz uwagi i wnioski przedstawione zostały w 25 wystąpieniach pokontrolnych.

Wnioski skierowane do Marszałka Województwa Śląskiego dotyczyły m.in.:

- Podjęcia działań w celu wyeliminowania przypadków zatwierdzania projektów organizacji ruchu niespełniających wszystkich wymogów określonych w przepisach.
- Podjęcia działań w celu rzetelnego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, w tym wyeliminowanie rozbieżności pomiędzy danymi w niej zawartymi, a dokumentacją źródłową.
- Terminowego przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji projektu we wszystkich przypadkach nowowprowadzonych projektów stałej organizacji ruchu.
- Egzekwowania od ZDW w Katowicach i podmiotów, którym zlecono bieżące utrzymanie dróg, usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli oznakowania.

Wnioski skierowane do starostów powiatów dotyczyły m.in.:

- Podjęcia działań w celu zapewnienia realizacji przez Starostów: Będzińskiego, Cieszyńskiego i Częstochowskiego, ustawowego obowiązku zarządzania ruchem na podległych im drogach powiatowych i gminnych w zakresie określonym przepisami rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.
- Przeprowadzania co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania na podległych drogach znaków drogowych, urządzeń i sygnalizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Terminowego przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

- Podjęcia działań zapewniających prawidłowe prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, a także egzekwowania od wnioskodawców składających projekty organizacji ruchu do zatwierdzenia przedstawiania wymaganych danych o planowanych terminach ich wdrażania oraz zawiadomień o terminach faktycznych ich wdrażania. Zapewnienia skutecznej kontroli zarządczej realizacji przez komórki i pracowników powierzonych im zadań dotyczących zarządzania ruchem na podległych drogach publicznych.

Wnioski skierowane do wójtów gmin (burmistrzów, prezydentów miast) oraz kierowników zarządów dróg dotyczyły m.in.:

- Dostosowania organizacji ruchu na drogach poddanych w toku kontroli oględzinom do zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz zweryfikowania organizacji ruchu na tych odcinkach dróg, w stosunku do których zgłoszone zostały w toku kontroli uwagi i zastrzeżenia.
- Przeprowadzenia niezbędnych napraw oznakowania, którego stosowanie niezgodnie z warunkami technicznymi, ustalonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, stwierdzono w trakcie kontroli.
- Przeprowadzenia weryfikacji zlokalizowanych na zarządzanych drogach znaków pionowych i poziomych w zakresie ich zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie znaków drogowych oraz zapewnienia ich wymiany.
- Podjęcia działań w celu zapewnienia terminowego przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i ich oznakowania, wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane oraz rzetelnego dokumentowania kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich wymaganych ustawą o drogach.
- Wzmocnienia nadzoru nad stanem oznakowania dróg w przypadku realizowania inwestycji oraz prowadzenia robót budowlanych w pasie drogowym.
- Podjęcia działań zapewniających prawidłowe prowadzenie wymaganej ewidencji dróg oraz dokonywania jej bieżącej aktualizacji.
- Podjęcia działań administracyjnych dotyczących reklam umieszczonych w pasie drogowym niezgodnie z wydanym zezwoleniem lub bez zezwolenia zarządcy drogi oraz naliczenia z tego tytułu stosownych kar.
- Zapewnienia skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w zakresie realizacji zadań i obowiązków zarządzania drogami, w tym wzmocnienia nadzoru nad komórkami i pracownikami, którym powierzono ich realizację.

Do ocen, uwag i stwierdzeń zawartych w trzech wystąpieniach pokontrolnych kierownicy jednostek złożyli 12 zastrzeżeń z których zespoły orzekające komisji rozstrzygających NIK uwzględniły w całości cztery zastrzeżenia, w części trzy, a oddaliły pięć.

Zastrzeżenia Dyrektora MZGK w Czeladzi dotyczyły zapisów wystąpienia odnoszących się do zaniechania kontroli prawidłowości oznakowania robót budowlanych wykonywanych w pasach dróg gminnych oraz ustalenia zaniżonych opłat za zajęcie pasa drogowego pod dwie reklamy. Zgłoszone zastrzeżenia zostały uznane.

Zastrzeżenia wniesione przez Dyrektora PZDP w Cieszynie dotyczyły m.in. zapisów wystąpienia pokontrolnego odnoszących się do obowiązującego w jednostce regulaminu organizacyjnego, trybu zatwierdzania projektów docelowej i czasowej organizacji ruchu dla dróg powiatowych, procedur realizacji zadań zarządcy drogi, w szczególności dotyczących wykonywania kontroli



stanu sieci dróg powiatowych. Spośród ośmiu zastrzeżeń, trzy zostały oddalone, trzy uwzględniono w części, a dwa – w całości.

Zastrzeżenia Burmistrza Miasta Żywiec dotyczyły zakresu i sposobu prowadzenia kontroli przez NIK i zostały oddalone w całości.

Z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne, w których sformułowano łącznie 152 wnioski wynika, że wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. były one w trakcie realizacji. Kierownicy jednostek objętych kontrolą w przesłanych odpowiedziach poinformowali, że podjęte zostały działania organizacyjne mające na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli skierowała dotąd 11 zawiadomień do organów nadzoru budowlanego o naruszeniu przepisów ustawy Prawo budowlane poprzez niedopełnienie obowiązków przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania zarządzanych dróg (art. 93 pkt 8 tej ustawy) oraz zaniechanie prowadzenia ksiąg obiektu budowlanego (art. 93 pkt 9 ustawy). Skierowano również jedno zawiadomienie do prokuratury z tytułu prowadzenia kontroli budowlanych bez uprawnień (art. 91 ust 1 pkt 2 ustawy).

## Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych dotyczących kontrolowanej działalności

### Zarządzanie drogami publicznymi

Ustawa o drogach jest podstawowym aktem prawnym regulującym m.in. zasady utrzymania dróg publicznych oraz ich ochrony w zakresie warunków bezpieczeństwa ruchu.

Stosownie do art. 2 ust. 1 i 2 ww. ustawy, drogi publiczne dzielą się, ze względu na funkcje w sieci drogowej, na: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ulice leżące w ciągu tych dróg należą do tej samej kategorii co te drogi. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa (art. 2a ust. 1), a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne własność odpowiednio samorządu województwa, powiatu lub gminy (art. 2a ust. 2). Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg, są drogami wewnętrznymi (art. 8 ust.1). Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej (art. 8 ust.4).

Zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad<sup>108</sup>, dróg wojewódzkich zarząd województwa, powiatowych zarząd powiatu, a gminnych wójt (art. 19 ust. 2). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta (art. 19 ust. 5).

Art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>109</sup> określa, że zadania własne gminy obejmują m.in. sprawy: gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego. Gmina w celu wykonywania zadań własnych może tworzyć jednostki organizacyjne, a także zawierać umowy z innymi podmiotami, w tym z organizacjami pozarządowymi (art. 9 ust.1) lub realizować je w drodze współdziałania z innymi j.s.t. (art. 10 ust. 1). W gminie organem stanowiącym i kontrolnym jest rada gminy (art. 15 ust. 1), natomiast bieżącymi sprawami kieruje oraz reprezentuje gminę wójt (burmistrz, prezydent miasta), wykonujący zadania przy pomocy urzędu gminy (art. 31 i 33 ust. 1).

Powiat, stosownie do art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym<sup>110</sup>, wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym, m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych. Powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z lokalnymi j.s.t., a także z województwem, na którego obszarze znajduje się jego terytorium (art. 5 ust. 2). Organem stanowiącym i kontrolnym jest rada powiatu (art. 9 ust. 1), a organem wykonawczym zarząd powiatu (art. 26 ust. 1). Starosta organizuje pracę zarządu powiatu i starostwa, kieruje bieżącymi sprawami i reprezentuje powiat na zewnątrz (art. 34 ust. 1).

Samorząd województwa, zgodnie z art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa<sup>111</sup>, wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych. Organem stanowiącym i kontrolnym jest sejmik województwa (art. 16 ust. 1), a wykonawczym zarząd województwa (art. 31 ust. 1),

<sup>108</sup> Zwany dalej „GDDKIA”.

<sup>109</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 594 ze zm, zwana dalej „ustawą o samorządzie gminnym”.

<sup>110</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 595 ze zm., zwana dalej „ustawą o samorządzie powiatowym”.

<sup>111</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 596, ze zm., zwana dalej „ustawą o samorządzie wojewódzkim”.

który wykonuje zadania przy pomocy urzędu marszałkowskiego i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych lub wojewódzkich osób prawnych (art. 45 ust. 1). Pracę zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego organizuje i reprezentuje województwo na zewnątrz marszałek województwa (art. 43 ust. 1).

Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia (art. 19 ust. 4 ustawy o drogach). Zarządca drogi wojewódzkiej, powiatowej i gminnej, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez organ stanowiący j.s.t. (art. 21 ust.1).

Zadania zarządcy drogi określa art. 20 ustawy. Należą do nich m.in.:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowych (art. 20 pkt 1) oraz projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich (art. 20 pkt 2),
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą (art. 20 pkt 4)<sup>112</sup> oraz wykonywanie robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających (art. 20 pkt 11), a także utrzymywanie zieleni przydrożnej (art. 20 pkt 16) i realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu (art. 20 pkt 5),
- prowadzenie m.in. ewidencji dróg (art. 20 pkt 9), sporządzanie informacji o drogach publicznych i przekazywanie ich GDDKiA (art. 20 pkt 9a),
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac naprawczych lub konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 20 pkt 10)<sup>113</sup>,
- koordynacja robót w pasie drogowym (art. 20 pkt 7), badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 20 pkt 10a)<sup>114</sup>, wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych (art. 20 pkt 8).

Art. 39 ust. 1 ustawy o drogach zabrania dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dotyczy to m.in.: samowolnego ustawiania, zmieniania i uszkodzania znaków drogowych i urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających (pkt 4); umieszczania reklam poza obszarami zabudowanymi, z wyjątkiem parkingów (pkt 5); umieszczania urządzeń zastępujących obowiązujące znaki drogowe (pkt 6).

Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg, zgodnie z art. 40 ust. 1 ustawy o drogach, wymaga zezwolenia zarządcy drogi wydanego w drodze decyzji administracyjnej. Za zajęcie pasa zarządca drogi pobiera opłatę ustaloną w drodze decyzji administracyjnej (art. 40 ust. 3 i ust. 11), natomiast za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi, z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi lub o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi, zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalonej zgodnie z art. 40 ust. 4–6 (art. 40 ust. 12).

<sup>112</sup> Przepis zmieniony przez art. 67 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13) z dniem 1 marca 2011 r.

<sup>113</sup> Przepis zmieniony przez art. 1 pkt 3 lit a) ustawy z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r., poz. 472) z dniem 31 maja 2012 r.

<sup>114</sup> Przepis dodany przez art. 1 pkt 3 lit. b) ustawy z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r., Nr 472) zmieniającej nin. ustawę z dniem 31 maja 2012 r.

Zakres wniosku o zajęcie pasa drogowego, a także treść wydawanego przez zarządcę drogi zezwolenia reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego<sup>115</sup>.

### **Prowadzenie ewidencji dróg**

Zasady prowadzenia ewidencji dróg regulują przepisy rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg. Ewidencja dróg (§ 9 ust. 1) obejmuje: książkę drogi, dziennik objazdu dróg, mapę techniczno-eksploatacyjną dróg, książki obiektów mostowych oraz tuneli, kartę obiektu mostowego, wykazy obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów. Wzory tych dokumentów określają załączniki do rozporządzenia. Książkę drogi zarządca drogi prowadzi oddzielnie dla każdego odcinka drogi (§ 10), a dziennik objazdu dróg oddzielnie dla każdej kategorii dróg (§ 11).

Aktualizowania ewidencji dróg zarządca dokonuje na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok bezpośrednio poprzedzający (§ 16). W książce drogi, książce obiektu mostowego i dzienniku objazdu dróg rejestruje się m.in. ustalenia z kontroli ich stanu technicznego. Dla celów ewidencyjnych prowadzi się jednolity sposób lokalizacji w ciągu drogi m.in. elementów drogi oraz urządzeń technicznych związanych z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu. Ich lokalizację, dla wszystkich kategorii dróg, określa się poprzez kilometraż (§ 8 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 2 pkt 2). Dla dróg użytkowanych przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia, nieobjętych ewidencją, należało ją założyć do 10 maja 2007 r., a ewidencje prowadzone wcześniej zaktualizowane miały być do 10 maja 2008 r. (§ 21 ust. 1 i 3).

### **Zarządzanie ruchem na drogach**

Ustawa Prawo o ruchu drogowym określa m.in. zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu (art. 1 ust. 1 pkt 1).

Ruchem drogowym zarządzają na drogach: krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (art. 10 ust. 3); wojewódzkich – marszałek województwa (art. 10 ust. 4), powiatowych i gminnych – starosta (art. 10 ust. 5). Ruchem na drogach publicznych, w tym krajowych i wojewódzkich, położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza prezydent miasta (art. 10 ust. 6), a w przypadku dróg wewnętrznych podmiot zarządzający tymi drogami (art. 10 ust. 7).

Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych sprawuje minister właściwy do spraw transportu (art. 10 ust. 1), a na drogach pozostałych<sup>116</sup> wojewoda (art. 10 ust. 2).

Art. 45 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym zabrania m.in. umieszczania na drodze lub w jej pobliżu urządzeń wysyłających lub odbijających światło w sposób powodujący oślepienie albo wprowadzających w błąd uczestników ruchu (pkt 7); samowolnego umieszczania lub włączania albo usuwania lub wyłączenia znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających lub kontrolnych na drodze, jak również zmiany ich położenia lub ich zasłaniania (pkt 8) i samowolnego umieszczania na drodze jakichkolwiek znaków, napisów lub symboli (pkt 10). Zarówno ustawa Prawo o ruchu drogowym jak i przepisy wykonawcze do tej ustawy, nie przewidują możliwości cedowania kompetencji przynależnych wyłącznie organowi zarządzającemu ruchem na zarząd dróg.

<sup>115</sup> Dz. U. Nr 140, poz. 1481.

<sup>116</sup> Drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, a także na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania.

Warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz działania dotyczące wprowadzania m.in. znaków drogowych, a także zasady wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem określa rozporządzenie w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Zgodnie z § 2 ust. 2 i 3 rozporządzenia działania w zakresie zarządzania ruchem na drodze, odpowiednio do kompetencji, realizują organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, Policja, Żandarmeria Wojskowa i wojskowe organy porządkowe, a w określonych wyjątkach również inne jednostki.

Zadania organu zarządzającego ruchem określa § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Należą do nich m.in. rozpatrywanie projektów organizacji ruchu (zasady ich składania, rozpatrywania i zatwierdzania ustalają przepisy § 6; 7 i 8); przechowywanie projektów organizacji ruchu i prowadzenie ich ewidencji (zasady określa § 9); prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu (zasady określa § 12 ust. 3 i 4); współpraca w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami i jednostkami.

Natomiast do zadań organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem (§ 3 ust. 2) należy m.in. dokonywanie oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz rozstrzyganie w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu.

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem (§ 4 ust. 1). Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia: zarząd drogi, organ zarządzający ruchem, inwestor i w określonych przypadkach również inna jednostka lub osoba realizująca zamówienie ww. podmiotów (§ 4 ust. 3).

Przedstawiany do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych musi być wcześniej zaopiniowany przez właściwego komendanta Policji, zarząd drogi (jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt) i organ zarządzający ruchem na drodze krzyżującej się lub objętej objazdem (§ 7 ust. 2). Opinia Policji nie jest wymagana dla projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne lub dla projektu uproszczonej organizacji ruchu (§ 7 ust. 3).

Organ zarządzający ruchem, zatwierdzając projekt organizacji ruchu, określa termin w którym ta organizacja powinna zostać wprowadzona (§ 8 ust. 7). Zatwierdzoną organizację ruchu realizuje na własny koszt zarząd drogi (§ 11), poza wyjątkami dotyczącymi np. umieszczania i utrzymania znaków informacyjnych oznaczających obiekty o charakterze usługowym, w których jest prowadzona działalność gospodarcza, umieszczanych na wniosek zainteresowanych przedsiębiorców (zadania te realizują przedsiębiorcy prowadzący tę działalność).

Stosownie do § 12 ust. 1 rozporządzenia, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem jej wprowadzenia. Jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu (§ 12 ust. 3). Natomiast jeżeli w terminie wyznaczonym, brak jest zawiadomienia o wprowadzeniu zatwierdzonej organizacji ruchu, organ informuje zarząd drogi o utracie jej ważności (§ 12 ust. 4).

Przepisy § 12 ust. 5 rozporządzenia stanowią, że organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę 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 związku z wynikami tych kontroli, organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie drogi w szczególności: wymiany zniszczonych i uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa ruchu; naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji; umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu (§ 12 ust. 6).

### **Znaki, sygnały i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania, określa rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>117</sup>. Według § 1 ust. 3 rozporządzenia, na drogach stosuje się: znaki pionowe, znaki poziome, sygnały świetlne nadawane przez sygnalizacje, sygnały dawane przez osoby do tego uprawnione i sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze. Wzory znaków, sygnałów drogowych oraz ich wykaz określa załącznik do rozporządzenia (§ 2 ust. 8). W określonych wyjątkach, stosuje się również inne znaki związane z oznaczeniem pasa drogowego oraz oznaczenia w postaci urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli nie mogą one być wyrażone znakami określonymi w załączniku do rozporządzenia (§ 1 ust. 4).

Szczegółowe warunki lokalizacji na drogach znaków drogowych pionowych i poziomych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego określają załączniki nr 1–4 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych.

Zgodnie z § 2 ww. rozporządzenia znaki drogowe poziome, sygnalizatory i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, niespełniające określonych w nim warunków, zastąpione miały być właściwymi, w terminie do 31 grudnia 2008 r., a znaki drogowe pionowe do 31 grudnia 2010 r. Sygnalizatory świetlne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczone na przejazdach kolejowych, niespełniające warunków rozporządzenia, miały być zmienione do 31 grudnia 2011 r.

Według punktu 1.1. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, określone w nim zasady stosuje się do znaków drogowych pionowych umieszczanych na drogach twardych. W przypadku dróg gruntowych stosuje się znaki: kierunku i miejscowości oraz inne znaki w sytuacjach gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. na przejazdach kolejowych). Przepisy załącznika określają m.in., że:

- (punkt 1.2.1) na drogach jednojezdniowych wojewódzkich i powiatowych stosuje się, poza określonymi wyjątkami, znaki drogowe średnie (S), a na drogach gminnych małe (M),
- dla zapewnienia widoczności znaku drogowego (punkt 1.2.2) należy stosować materiały odblaskowe, których typy przedstawiono w załączniku, w tablicy 1.2. Na odwrotnej stronie tarczy znaku i tabliczki muszą być umieszczone informacje identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej, miesiąc i rok produkcji znaku (pkt 1.2.2),

<sup>117</sup> Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.

- znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczenia znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych winny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny (punkt 1.5.2.),
- następny znak pionowy (punkt 1.5.2.) powinien być umieszczany za poprzedzającym w odległości co najmniej 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h, 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i 10 m na pozostałych drogach. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków, można je umieszczać na jednym słupku lub wysięgniku w układzie pionowym lub poziomym.
- tarcze znaków (punkt 1.5.2.) powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaku winno wynosić 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku jest zależne od wielkości promienia łuku oraz od jego kierunku,
- znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,50 m<sup>118</sup> (pkt 1.5.3 i rys. 1.5.6 lit. a). W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, na drogach z poboczem gruntowym znak należy umieścić w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni, a na drogach z poboczem twardym w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi tego pobocza. Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50–2,00 m od krawędzi jezdni,
- wysokość umieszczania znaków (pkt 1.5.3), tj. odległość dolnej ich krawędzi lub najniżej położonego ich punktu od poziomu jezdni, określa tabela 1.11 oraz rysunki nr 1.5.7 lit. a – I załącznika nr 1. Poza wyjątkami, określonymi przepisami, wysokość ta wynosić winna min. 2,00 m.

Według załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, wśród znaków pionowych wyróżnia się:

- **znaki ostrzegawcze** – (punkt 2) stosowane w celu uprzedzenia o miejscach na drodze, w których kierujący powinni zachować szczególną ostrożność ze względu na występujące lub mogące wystąpić niebezpieczeństwo. Potrzeba zastosowania tego znaku wynikać winna z analizy, obejmującej również przewidywanie, jakie miejsca mogą być niebezpieczne w wyniku zmieniających się warunków na drodze. Odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego wynosi od 150 do 300 metrów na drogach o dopuszczalnej prędkości przekraczającej 60 km/h oraz od 50 do 100 metrów na pozostałych drogach (punkt 2.1.2). W przypadku znaku A-7 (Ustąp pierwszeństwa przejazdu), umieszcza się go w odległości do 50 metrów od skrzyżowania na drogach, na których dopuszczalna prędkość pojazdów przekracza 60 km/h, oraz do 25 metrów od skrzyżowania na pozostałych drogach (punkt 2.2.8). W przypadku znaku A-30 (inne niebezpieczeństwo) stosuje się go w celu ostrzeżenia o zbliżaniu do niebezpiecznych miejsc innych niż te, o których uprzedzają znaki A-1 do A-29 i A-31 do A-34, zawsze łącznie z tabliczką wskazującą, za pomocą symbolu lub (oraz) napisu, rodzaj niebezpieczeństwa, o którym ostrzega znak (punkt 2.2.32). Stosowanie tego znaku bez tabliczek dopuszcza się wyjątkowo w sytuacjach awaryjnych,

<sup>118</sup> Liczonej w poziomie do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (a nie do słupka na którym jest znak mocowany).

- **znaki zakazu** (punkt 3) wyrażające ustalenia dotyczące organizacji ruchu, za pomocą których można m.in. zamknąć lub ograniczyć wjazd pojazdów oraz zabronić wykonywania określonych manewrów. Znaki te winny być umieszczane po wnikliwej analizie skutków jakie powodują dla uczestników ruchu. Znaki zakazu obowiązują począwszy od miejsca ich umieszczenia do najbliższego skrzyżowania, a jeżeli nie ma potrzeby utrzymywania zakazu na całej tej długości, wówczas należy zastosować znak uchylający zakaz. W przypadku znaku B-33 (ograniczenie prędkości) powinien on być umieszczony tylko w tych przypadkach (punkt 3.2.34.1 załącznika), gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub zastosowane oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą w niedostateczny sposób wskazywać kierującym na konieczność zmniejszenia prędkości. Znak ten winien być poprzedzony znakami ostrzegawczymi, podającymi przyczynę ograniczenia prędkości (np. niebezpieczny zakręt, śliska jezdnia, inne niebezpieczeństwo). Znak B-33 umieszcza się (punkt 3.2.34.2 załącznika), gdy działania techniczne w zakresie: poprawy geometrii drogi, stanu nawierzchni, oddzielenia ruchu pieszego od ruchu pojazdów itp. nie wpływają w dostateczny sposób na poprawę bezpieczeństwa,
- **znaki nakazu** (punkt 4) są stosowane m.in. w celu wskazania wymaganego sposobu jazdy w miejscu gdzie występuje konieczność zmiany kierunku jazdy, obowiązku korzystania przez określonych uczestników ruchu z przeznaczonych dla nich drogi, obowiązującej na drodze minimalnej prędkości i nakazanego kierunku jazdy dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi,
- **znaki informacyjne** (punkt 5) mają na celu poinformowanie kierujących pojazdami o rodzaju drogi i sposobie korzystania oraz o obiektach znajdujących się przy drodze lub w jej pobliżu, przeznaczonych dla użytkowników dróg. Zgodnie z punktem 5.2.6.2. załącznika, wybór miejsca na drodze w celu wyznaczenia przejścia dla pieszych, należy dokonać po przeprowadzeniu analizy warunków drogowych i ruchowych oraz możliwości zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu, uwzględniając szereg określonych zasad. Dla oznaczenia miejsca przejść dla pieszych, szczególnie uczęszczanych przez dzieci, pod znakiem D-6 (przejście dla pieszych) lub D-6b (przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów) umieszcza się tabliczkę T-27, w celu dodatkowego poinformowania i ostrzeżenia kierujących pojazdami o tym, że z przejścia w znacznym stopniu korzystają dzieci. Ustalając przejścia dla pieszych, w bezpośrednim sąsiedztwie wyjść z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat (podlegające oznakowaniu tabliczką T-27), należy przeprowadzić szczegółową analizę warunków lokalnych, gdyż przejścia nie mogą być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły,
- **znaki kierunku i miejscowości** (punkt 6) stosuje się w celu wskazania uczestnikom ruchu kierunków dojazdu do miejscowości i innych miejsc lub obiektów, przebiegu dróg oraz ich numerów. Znaki te z zasady wymagają indywidualnego zaprojektowania, uwzględniającego zarówno liczbę wskazywanych kierunków, jak i podawanych informacji.

W przypadku **znaków drogowych poziomych** wymagania techniczne, ich rodzaje i zakres stosowania oraz wzory i konstrukcje określa załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych. Znakowanie poziome (punkt 1.2) ma na celu: zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze, usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwienie korzystania z drogi. Znaki poziome (podłużne i poprzeczne, strzałki, znaki uzupełniające, punktowe elementy odblaskowe) mogą występować samodzielnie lub w powiązaniu ze znakami pionowymi. Umożliwiają one przekazywanie kierującym pojazdami informacji o przyjętym sposobie prowadzenia ruchu, nawet tam, gdzie zastosowanie innego rodzaju oznakowania jest niewystarczające lub niemożliwe.



Oznakowaniu poziomemu (w zakresie linii segregacyjnych i krawędziowych) podlegają na całej długości drogi krajowe i wojewódzkie na odcinkach o szerokości jezdni 6 m i większej, a odcinki tych dróg o szerokości jezdni mniejszej podlegają oznakowaniu tylko w zakresie linii krawędziowych (punkt 1.2). O odstępstwach w oznakowaniu poziomym dróg krajowych i wojewódzkich decyduje organ zarządzający ruchem. W przypadku dróg powiatowych i gminnych, przepisy załącznika nr 2 zalecają stosowanie oznakowania poziomego – jak dla dróg krajowych i wojewódzkich (pkt 1.2). Zakres tego oznakowania może być ograniczany do miejsc niebezpiecznych<sup>119</sup> przez organ zarządzający ruchem.

Stosownie do punktu 1.3 załącznika nr 2, oznakowanie poziome dróg powinno charakteryzować się m.in. dobrą widocznością w ciągu całej doby oraz w warunkach dużej wilgotności (np. podczas opadów deszczu), odpowiednią szorstkością, trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenia. Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Okres trwałości tego oznakowania, w zależności od rodzaju użytego materiału, wynosić winien od 1–5 lat (tablica nr 1.3). W przypadku czasowej zmiany organizacji ruchu stosować należy znaki poziome barwy żółtej (jeżeli na jezdni pozostaje oznakowanie stałe barwy białej), przy czym oznakowanie to winno być łatwo usuwalne, bez pozostawienia śladów lub niszczenia nawierzchni jezdni (punkt 1.3).

Według załącznika nr 3 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, **sygnalizatory świetlne** są budowane lub modernizowane na podstawie projektu budowlano – wykonawczego organizacji ruchu i sygnalizacji. Organizacja ruchu obejmująca programy sygnalizacji świetlnej powinna być wprowadzana nie później niż 18 miesięcy od daty jej zatwierdzenia. Wszystkie jej zmiany obejmujące programy sygnalizacji świetlnej wymagają odrębnego zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem (pkt 1.2). Dla sygnalizacji należy prowadzić dziennik jej eksploatacji (pkt 1.3).

Zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia w sprawie znaków drogowych, **urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego**<sup>120</sup> służą do ochrony życia oraz w ograniczonym zakresie, także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a niekiedy także użytkowników terenów przyległych (pkt 1). Umieszczane na drodze, muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie oraz posiadać wyraźne i trwałe oznakowania, podające nazwę lub znak towarowy i rok produkcji. Aby skutecznie chronić życie uczestników ruchu i osób pracujących na drodze m.in. na drogach wojewódzkich oraz na odcinkach dróg powiatowych, w obrębie łuków poziomych o promieniach mniejszych niż 450 m, należy stosować słupki prowadzące (pkt 2.1); na szczególnie niebezpiecznych łukach poziomych stosować należy tablice prowadzące w celu uprzedzenia kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku jazdy (pkt 2.3.1, 2.3.2.); obiekty znajdujące się w skrajni drogowej i ulicznej powinny być wyraźnie oznaczane (pkt 4.1).

<sup>119</sup> Skrzyżowania, przejazdy kolejowe i tramwajowe, przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, łuki poziome i pionowe o niedostatecznej widoczności, łuki oznaczone znakami ostrzegawczymi ostrzegającymi o niebezpiecznych zakrętach, tunele i dojazdy do nich, odcinki dróg o zwiększonej wypadkowości i o wzmożonym ruchu pieszych i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu.

<sup>120</sup> Zalicza się do nich urządzenia: optyki ruchu (np. słupki prowadzące i krawędziowe, tablice kierujące, prowadzące i rozdzielające, słupki przeszkodowe), pikietażu (znaki hektometrowe i kilometrowe), zabezpieczenia ruchu pojazdów i pieszych (np. progi zwalniające i podrzutowe, ogrodzenia, lustra), informacji i ostrzegania kierujących (np. urządzenia bramowe z wyświetlaczem i znaki świetlne), zamykania dróg (rogatki), zabezpieczenia robót (np. zapory drogowe, pachołki, taśmy, tablice uchyłne, separatory, tablice ostrzegawcze, zamykające, kładki), nadzoru (tarcze, urządzenia sygnalizacyjne).

**Użytkowanie i utrzymanie obiektów budowlanych**

Art. 3 pkt 1 lit. b ustawy Prawo budowlane określa, że obiektem budowlanym jest m.in. budowla stanowiąca całość techniczno-użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami. Stosownie do przepisu art. 61 pkt 1 ww. ustawy, właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany obiekt użytkować i utrzymywać zgodnie z zasadami określonymi w art. 5 ust. 2, tj. użytkować go w sposób zgodny z przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należyłym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, w szczególności w zakresie związanym z wymaganiami, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–7 ustawy.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy obiekty budowlane powinny być w czasie użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej (co najmniej raz w roku), polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu oraz instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska, a także kontroli okresowej (co najmniej raz na 5 lat), polegającej m.in. na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia. Kontrole okresowe przeprowadzają osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności (art. 62 ust. 4).

**Funkcjonowanie kontroli zarządczej i instytucjonalnej**

Art. 69 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych stanowi, że zapewnienie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej należy do obowiązków wójta, burmistrza, prezydenta miasta i przewodniczącego zarządu j.s.t. oraz kierownika jednostki. Kontrolę zarządczą w jednostkach sektora finansów publicznych, w myśl art. 68 ust. 1 ww. ustawy, stanowi ogół działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy. W katalogu celów tej kontroli określonym w art. 68 ust. 2 ww. ustawy wymieniono m.in. zapewnienie: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań i ochrony zasobów.

Zgodnie z art. 274 ust. 3 ustawy o finansach publicznych, audyt w j.s.t. musi być prowadzony, jeśli ujęta w uchwale budżetowej j.s.t. kwota dochodów i przychodów lub kwota wydatków i rozchodów przekroczyła 40.000 tys. zł.

## Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz sformułowanych w wystąpieniach ocen skontrolowanej działalności, a także najważniejszych stwierdzonych nieprawidłowości

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- brak pełnego wyegzekwowania od podmiotów, którym zlecono bieżące utrzymanie dróg, niezwłocznego usuwania nieprawidłowości stwierdzanych w wyniku kontroli;</li> <li>- nierzetelne prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;</li> <li>- zatwierdzenie projektów organizacji ruchu niespełniających wymagań określonych w przepisach;</li> <li>- nieterminowe przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z wdrożenia zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.</li> </ul>
2.	Starostwo Powiatowe w Będzinie	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nierealizowanie przez Starostę obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach gminnych i powiatowych;</li> <li>- powierzenie, z naruszeniem obowiązujących przepisów, PZD w Będzinie oraz Dyrektorowi tej jednostki obowiązków i kompetencji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych;</li> <li>- niezapewnienie skutecznej i adekwatnej kontroli zarządzającej działalność PZD w Będzinie, w zakresie realizacji przez tą jednostkę powierzonych jej zadań zarządu dróg;</li> <li>- powierzenie Gminie Sławków prowadzenia zadania publicznego należącego do właściwości Powiatu w zakresie zarządzania drogami powiatowymi na terenie tej gminy oraz wydatkowanie środków finansowych na to zadanie, bez wymaganej zgody organu stanowiącego Powiatu.</li> </ul>
3.	Starostwo Powiatowe w Cieszynie	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nierealizowanie przez Starostę obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych zlokalizowanych na terenie Gminy Cieszyn;</li> <li>- nieprzeprowadzenie na pozostałych drogach powiatowych i gminnych powiatu co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń i sygnalizacji bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zgodności stosowanego oznakowania z ustaloną organizacją ruchu;</li> <li>- nieprzeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych organizacji ruchu;</li> <li>- niezapewnienie rzetelnego prowadzenia założonej ewidencji zatwierdzanych projektów organizacji ruchu oraz nieegzekwowanie od składających wnioski o zatwierdzenie ww. projektów realizacji obowiązków dotyczących m.in. informowania o terminach wprowadzania zmianionych organizacji ruchu.</li> </ul>
4.	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nierealizowanie przez Starostę obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach gminnych i powiatowych;</li> <li>- powierzenie, z naruszeniem obowiązujących przepisów, PZD w Częstochowie oraz Dyrektorowi tej jednostki obowiązków i kompetencji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych;</li> <li>- niezapewnienie skutecznej i adekwatnej kontroli zarządzającej działalność PZD Częstochowie, w zakresie realizacji przez tą jednostkę powierzonych jej zadań zarządu dróg.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
5.	Starostwo Powiatowe w Wodzisławiu Śl.	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego niezgodnie z przepisami;</li> <li>- przeprowadzanie z opóźnieniem wymaganych kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z wprowadzanej nowej organizacji ruchu;</li> <li>- nieprowadzenie lub wykonywanie z mniejszą od wymaganej częstotliwością kontroli okresowych prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń i sygnalizacji bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zgodności stosowanego oznakowania z ustaloną organizacją ruchu.</li> </ul>
6.	Urząd Miasta Czechowice-Dziedzice	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprowadzenie okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą Prawo budowlane;</li> <li>- brak udokumentowanych kontroli stanu sieci zarządzanych dróg i ich oznakowania, wymaganych ustawą o drogach;</li> <li>- prowadzenie ewidencji dróg gminnych niezgodnie z przepisami;</li> <li>- stosowanie na trzech z 10 zbadanych odcinków dróg gminnych oznakowania niezgodnego z zatwierdzoną organizacją ruchu,</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 13% zbadanych znaków pionowych zlokalizowanych na drogach gminnych warunków technicznych ich stosowania oraz niestosowanie na 50% zbadanych odcinków dróg wymaganych ww. przepisami urzędzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania;</li> <li>- niesprawowanie skutecznego nadzoru nad prawidłowym oznakowaniem robót prowadzonych na drogach gminnych i w pasach tych dróg.</li> </ul>
7.	Urząd Miasta w Czeladzi	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- niesprawowanie przez Burmistrza Miasta nadzoru nad sposobem wykonywania przez MZGK w Czeladzi zadań zarządcy dróg gminnych, w tym brak wiedzy m.in. o stanie ewidencji dróg gminnych, realizowaniu obowiązków dotyczących kontroli okresowych dróg oraz o prawidłowości wprowadzania zmian w organizacji ruchu na drogach gminnych, co w ocenie NIK mogło przyczynić się do utrwalenia niezgodnego z przepisami wypełniania powierzonych obowiązków zarządcy dróg gminnych przez pracowników tej jednostki i wpływało na wzrost zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego korzystających z dróg gminnych.</li> </ul>
8.	Urząd Gminy w Istebnej	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prowadzenie ewidencji dróg niezgodnie z wymaganym wzorem oraz zaniechanie jej aktualizacji;</li> <li>- lokalizowanie na drogach gminnych nowego oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego bez zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;</li> <li>- niewykonywanie okresowych kontroli wszystkich dróg gminnych, wymaganych ustawami Prawo budowlane oraz o drogach;</li> <li>- brak należytego nadzoru nad rozmieszczeniem wymaganego oznakowania przez wykonawców robót drogowych oraz nieprzestrzeżenie przy lokalizacji 17% zbadanych losowo znaków pionowych warunków technicznych określonych w przepisach;</li> <li>- nieprzestrzeżenie określonych w przepisach zasad stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach gminnych w obrębie niebezpiecznych łuków poziomych oraz obiektów znajdujących się w skrajni poziomej tych dróg.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
9.	Urząd Miejski w Kłobucku	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- założenie ewidencji dróg gminnych z ponad 3,5 letnim opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w przepisach oraz nieprawidłowe prowadzenie i aktualizowane tej ewidencji;</li> <li>- niezapewnienie prowadzenia okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą Prawo budowlane oraz niezapewnienie udokumentowanych kontroli stanu dróg, w tym ich oznakowania, wymaganych ustawą o drogach;</li> <li>- dokonywanie zmian organizacji ruchu na drogach gminnych bez sporządzenia projektów organizacji ruchu i uzyskania ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem;</li> <li>- brak skutecznego nadzoru nad prawidłowym oznakowaniem prowadzonych na drogach gminnych robót drogowych oraz wykonywanymi w pasie tych dróg robotami budowlanymi;</li> <li>- brak rzetelnego nadzoru Burmistrza nad realizacją przez pracowników i komórki Urzędu oraz przez ZDiGK w Kłobucku zadań zarządcy dróg gminnych.</li> </ul>
10.	Urząd Miasta i Gminy w Koniecpolu	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprowadzenie ewidencji dróg gminnych;</li> <li>- nieprzeprowadzenie wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane kontroli okresowych zarządzanych dróg oraz nierzetelne dokumentowanie wykonywania kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym ich oznakowania), określonych przepisami ustawy o drogach;</li> <li>- wprowadzanie zmian w organizacji ruchu na drogach gminnych bez sporządzenia projektów organizacji ruchu i bez uzyskania ich zatwierdzenia przez Starostę Częstochowski;</li> <li>- nieprzebadanie w przypadku 9% dobranych losowo do badania znaków pionowych i poziomych, zasad ich stosowania określonych w przepisach.</li> </ul>
11.	Urząd Gminy w Mykanowie	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie wymaganych ustawą Prawo budowlane okresowych kontroli zarządzanych dróg gminnych;</li> <li>- niewykonywanie udokumentowanych kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym ich oznakowania), określonych w ustawie o drogach;</li> <li>- prowadzenie i aktualizowanie ewidencji dróg z naruszeniem przepisów;</li> <li>- nieprzebadanie, w przypadku 15% wybranych losowo do badania znaków pionowych oraz na wszystkich siedmiu wybranych losowo odcinkach dróg m.in. w obrębie łuków drogowych, niebezpiecznych zakrętów oraz skrzyżowań, zasad stosowania znaków pionowych określonych w przepisach.</li> </ul>
12.	Urząd Miasta i Gminy Ogrodzieniec	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- niezapewnienie wykonywania do 2013 r. okresowych kontroli stanu technicznego dróg wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane.</li> </ul>
13.	Urząd Miejski Orzesze	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaniechanie przeprowadzania oraz nieterminowe lub nierzetelne przeprowadzenie kontroli okresowych dróg, wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane i ustawy o drogach;</li> <li>- nieprzebadanie, w przypadku 20% wybranych losowo do badania znaków pionowych, zasad stosowania znaków pionowych określonych w przepisach.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
14.	Urząd Miejski w Zawierciu	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie okresowych kontroli zarządzanych dróg o których mowa w ustawie Prawo budowlane;</li> <li>- nieprzewodzenie ewidencji zarządzanych dróg;</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 73% zbadanych znaków drogowych, warunków ich stosowania określonych przepisami;</li> <li>- stosowanie w przypadku 75% zbadanych odcinków dróg, oznakowania niezgodnego z warunkami ustalonymi w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;</li> <li>- brak skutecznego nadzoru nad realizacją przez Wydział Infrastruktury Miejskiej i Zakład Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. w Zawierciu powierzonych im zadań zarządcy dróg gminnych w zakresie dotyczącym oznakowania tych dróg.</li> </ul>
15.	Urząd Gminy w Zbrosławicach	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- założenie ewidencji dróg gminnych z ponad czteroletnim opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w przepisach i prowadzenie jej z naruszeniem tych przepisów;</li> <li>- nieprzeprowadzenie wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane kontroli okresowych (raz w roku) wszystkich zarządzanych dróg oraz nieobjęcie kontrolami okresowymi (raz na pięć lat) 3 ze 110 dróg gminnych;</li> <li>- niedokonywanie udokumentowanych kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym oznakowania), wymaganych ustawą o drogach;</li> <li>- nieprzestrzeżenie określonych w przepisach zasad lokalizacji w przypadku 20 % wybranych losowo do badania znaków pionowych oraz niestosowanie wymaganych przepisami urzędzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków pionowych na 60% zbadanych odcinków dróg;</li> <li>- niezrealizowanie ponad 80% zaleceń i wniosków sformułowanych w 2011 r. po kontrolach oznakowania dróg gminnych przez Policję oraz w 2012 r. po kontroli przeprowadzonej na podstawie ustawy Prawo budowlane.</li> </ul>
16.	Urząd Gminy Zbrosławice	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą Prawo budowlane oraz brak udokumentowania kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym oznakowania), o których stanowią przepisy ustawy o drogach;</li> <li>- nierzetelne prowadzenie ewidencji dróg gminnych oraz nie dokonywanie jej bieżącej aktualizacji;</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 86% zbadanych znaków pionowych zlokalizowanych na drogach gminnych, co najmniej jednego z warunków ich stosowania, określonych przepisami;</li> <li>- stosowanie na 7 z 8 zbadanych odcinków dróg gminnych oznakowania niezgodnego z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu;</li> <li>- brak należytego nadzoru nad rozmieszczeniem przez wykonawców robót drogowych wymaganego oznakowania tych robót.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
17.	Urząd Miejski w Żywcu	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prowadzenie ksiązek dróg wybranych losowo dziewięciu dróg niezgodnie z zasadami określonymi w przepisach oraz nieprowadzenie wymaganych przepisami ksiązek objazdu dróg;</li> <li>- niedokonywanie kontroli okresowych (rocznych) stanu technicznego wszystkich dróg gminnych, wymaganych ustawą Prawo budowlane;</li> <li>- stosowanie na 55% wybranych do badania drogach gminnych oznakowania niezgodnego z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu;</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 19% skontrolowanych znaków pionowych warunków technicznych określonych w przepisach;</li> <li>- niepodjęcie działań wynikających z zaleceń i rekomendacji audytora wewnętrznego w zakresie wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego.</li> </ul>
18.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- niewyegzekwowanie od podmiotów, którym zlecono utrzymanie dróg, niezwłocznego usuwania nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli oznakowania;</li> <li>- nieaktualizowanie ewidencji dróg i prowadzenie ksiązek dróg niezgodnie z wzorem określonym w przepisach;</li> <li>- stosowanie w 60% zbadanych przypadków organizacji ruchu niezgodnej z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu lub ewidencją (ksiązkami dróg);</li> <li>- przypadki nieprzestrzeżenia warunków technicznych stosowania oznakowania pionowego i poziomego dróg oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również warunków oznakowania robót budowlanych prowadzonych w pasie drogowym, określonych w zatwierdzonym projekcie czasowej organizacji ruchu;</li> <li>- niesprawowanie rzetelnego nadzoru nad lokalizacją reklam umieszczonych w pasie drogowym.</li> </ul>
19.	Powiatowy Zarząd Dróg w Będzinie z siedzibą w Rogoźniku	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nierzetelne przeprowadzanie kontroli w zakresie zgodności zainstalowanych tablic reklamowych z warunkami ustalonymi w zezwoleniach na zajęcie pasa drogowego;</li> <li>- prowadzenie dzienników objazdu dróg niezgodnie z wzorem określonym w przepisach i nieprawidłowe dokumentowanie kontroli stanu zarządzanych dróg (w tym oznakowania), o których stanowią przepisy ustawy o drogach;</li> <li>- ujawnienie we wszystkich wybranych losowo miejscach dróg powiatowych poddanych oględzinom przypadków: niezgodności istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, nieprzestrzeżenie wybranych warunków technicznych stosowania oznakowania pionowego i poziomego dróg oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także nieprawidłowego oznakowania robót budowlanych prowadzonych na drogach i w pasie drogowym;</li> <li>- nieterminowe przeprowadzenie pięcioletniej kontroli stanu technicznego dróg powiatowych, wymaganych ustawą Prawo budowlane.</li> </ul>

Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
20.	Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie	Częściowo pozytywna, częściowo pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, częściowo negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prowadzenie postępowań administracyjnych przy wydawaniu zezwoleń na umieszczanie reklam w pasie dróg powiatowych z naruszeniem obowiązujących przepisów oraz brak sprawowania nadzoru nad lokalizacją tych reklam;</li> <li>- prowadzenie wymaganej ewidencji dróg niezgodnie z przepisami;</li> <li>- przypadki nieprzestrzegania warunków technicznych stosowania oznakowania pionowego i poziomego dróg oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li> <li>- lokalizowanie na drogach oznakowania niezgodnie z zatwierdzonymi organizacjami ruchu;</li> <li>- brak skutecznego nadzoru nad wykonawcami robót drogowych w zakresie stosowania przez nich prawidłowego oznakowania miejsca prowadzenia tych robót.</li> </ul>
21.	Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- niezakończenie do czerwca 2013 r. dla 76% zarządzanych dróg ksiązek dróg wymaganych przepisami, a także nierzetelne prowadzenie posiadanych ksiązek dróg;</li> <li>- stosowanie niektórych pionowych i poziomych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego niezgodnie z warunkami technicznymi określonymi w przepisach oraz w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;</li> <li>- nienaliczanie kar w przypadkach umieszczania przez podmioty reklam w pasie drogowym bez wymaganego zezwolenia;</li> <li>- dopuszczenie do przeprowadzania kontroli okresowych dróg wymaganych ustawą Prawo Budowlane przez osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień;</li> <li>- nierzetelne przeprowadzanie objazdów zarządzanych dróg;</li> <li>- brak adekwatnego i skutecznego nadzoru PZD nad przestrzeganiem przez wykonawców prowadzących roboty drogowe i roboty budowlane obowiązującej organizacji ruchu.</li> </ul>
22.	Powiatowy Zarząd Dróg w Wodzisławiu Śl. z siedzibą w Syryni	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stosowanie pionowych i poziomych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego niezgodnie z warunkami technicznymi określonymi w przepisach oraz w zatwierdzonych organizacjach ruchu drogowego;</li> <li>- nieprzeprowadzanie z wymaganą częstotliwością objazdów zarządzanych dróg;</li> <li>- niezgodnie z przepisami prowadzenie dokumentacji sygnalizacji świetlnych oraz nieegzekwowanie postanowień umów od wykonawców świadczących usługi ich utrzymania;</li> <li>- nienaliczanie kar w przypadkach umieszczania przez podmioty reklam w pasie drogowym bez wymaganego zezwolenia oraz wydanie trzech zezwoleń na umieszczenie reklamy poza obszarem zabudowanym.</li> </ul>



Lp.	Nazwa jednostki skontrolowanej	Ocena skontrolowanej działalności	Ważniejsze nieprawidłowości
23.	Miejski Zarząd Gospodarki Komunalnej w Czeladzi	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą Prawo Budowlane;</li> <li>- niezakończenie do czerwca 2013 r. ksiązek dróg dla 72 % zarządzanych dróg, a także nierzetelne prowadzenie posiadanych ksiązek 31 dróg i dzienników objazdu dróg;</li> <li>- stosowanie na siedmiu z 13 zbadanych odcinków dróg gminnych oznakowania niezgodnego z projektami organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez organ zarządzający ruchem;</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 89 % zbadanych znaków pionowych zlokalizowanych na drogach gminnych, co najmniej jednego z warunków technicznych ich stosowania określonych przepisami oraz niestosowanie na niebezpiecznych łukach drogowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymaganych ww. przepisami;</li> <li>- brak nadzoru nad nieuprawnionym wykorzystywaniem pasa dróg gminnych przez podmioty gospodarcze w celu lokalizacji w nim reklam.</li> </ul>
24.	Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku	Negatywna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą Prawo Budowlane oraz nieprzeprowadzenie udokumentowanych kontroli stanu dróg, w tym ich oznakowania, wymaganych ustawą o drogach;</li> <li>- dokonywanie zmian organizacji ruchu na drogach gminnych bez sporządzenia projektów organizacji ruchu i uzyskania ich zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem;</li> <li>- nieprzestrzeżenie w przypadku 77 % zbadanych znaków pionowych, zlokalizowanych na drogach gminnych, co najmniej jednego z warunków technicznych ich stosowania określonych przepisami;</li> <li>- brak weryfikacji stanu oznakowania dróg gminnych oraz niestosowanie na odcinkach dróg (na niebezpiecznych łukach drogowych, miejscach występowania obiektów w skrajni, miejscach szczególnie uczęszczanych przez dzieci, skrzyżowaniach) wymaganego przepisami oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> </ul>
25.	Zakład Gospodarki Komunalnej w Ogrodzieńcu	Pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieprzeprowadzenie okresowych kontroli stanu wszystkich dróg gminnych, wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane oraz brak prawidłowego dokumentowania przeprowadzania kontroli stanu dróg i ich oznakowania, wymaganych ustawą o drogach.</li> </ul>

## Wykaz najważniejszych aktów normatywnych

1. Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013 r., poz. 596 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 595 ze zm.).
7. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.).
10. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).
14. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U. Nr 140, poz. 1481).

## Wykaz organów i instytucji, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Minister Infrastruktury i Rozwoju
2. Minister Spraw Wewnętrznych
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
5. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
6. Przewodniczący Sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych
7. Przewodniczący Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej
8. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
9. Marszałek Województwa Śląskiego
10. Wojewoda Śląski