



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.15.2020

Pan
Bartosz Lamprecht
Dyrektor
Zarządu Dróg Powiatowych
w Nakle nad Notecią
ul. Młyńska 5
89-100 Nakło nad Notecią

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/058 – Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w województwie kujawsko - pomorskim

I.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bartosz Lamprecht, Dyrektor, od 1 lipca 2009 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych. 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli (8 września 2020 r.), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Adam Ruciński, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/1062020 z 2 czerwca 2020 r 2. Elżbieta Warda - Fereniec, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/84/2020 z 18 maja 2020 r.

(akta kontroli str. 1-14)

¹ Dalej: „ZDP” lub „Zarząd”.

² Dalej: „Dyrektor”.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowanie przez Zarząd szeregu działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, w tym eliminowanie zagrożeń w tych miejscach. Działania te nie zapewniły jednak pełnej skuteczności, bowiem o ile udało się wyeliminować wypadki na znajdujących się w jego właściwości drogach, w których piesi tracili życie lub zostali ciężko ranni, to w porównaniu do roku 2016, w którym nie odnotowano żadnych wypadków ani kolizji drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych, zarówno w roku 2017, 2018, jak i 2019 doszło to takich zdarzeń⁵.

Pozytywnie oceniono ustalanie przez pracowników ZDP stanu technicznego przejść dla pieszych podczas prowadzonych objazdów dróg i okresowych kontroli. Zarządowi nie udało się jednak w pełni zapewnić ich odpowiedniego przygotowania. Kontrola wykazała bowiem, że na ośmiu z 10⁶ wybranych do oględzin przejść dla pieszych występowały nieprawidłowości, w tym m.in. takie jak: niewłaściwy stan nawierzchni i otoczenia przejścia dla pieszych, nieodpowiednie zlokalizowanie znaków oraz ich ograniczona widoczność. Stwierdzono też przypadki niezgodności między zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, a ich rzeczywistą realizacją. Jako działania nieprawidłowe NIK oceniła również sposób prowadzenia dzienników objazdów dróg, brak aktualizacji niektórych elementów książek dróg powiatowych oraz nieprzeprowadzenie siedmiu wymaganych objazdów dróg.

NIK pozytywnie ocenia, że jeszcze w trakcie kontroli Zarząd podjął działania zmierzające do wyeliminowania wszystkich nieprawidłowości ustalonych w trakcie oględzin przejść dla pieszych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych

Opis stanu faktycznego

1.1. ZDP był przygotowany organizacyjnie do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji zarządcy drogi. Zatrudnił ogółem 20 pracowników⁸.

W badanym okresie przygotowaniem inwestycji drogowych i prowadzeniem kontroli stanu technicznego infrastruktury drogowej zajmowały się dwie osoby: Zastępca Dyrektora, który dysponował uprawnieniami budowlanymi do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej, a także pracownik Działu Technicznego mający przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Każda z tych osób

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

⁵ Na drogach zarządzanych przez powiat nakielski.

⁶ Przejścia dla pieszych na drodze powiatowej nr 1105C w Nakle nad Notecią (km. 22+245 i 22+053), na drodze nr 1926C w Nakle nad Notecią (km. 0+405), w Występie (km. 3+628 i 4+298) oraz k. Gorzenia (km. 11+664) na drodze 1905C (km. 13+154) i 1906C (km. 14+601) w Mroczy, na drodze 1916C w Samostrzelu (km. 1+880) i Sadkach (km. 0+275). Wyboru przejść dla pieszych do oględzin, przy udziale specjalisty z zakresu inżynierii ruchu drogowego, NIK dokonała na podstawie informacji o liczbie zdarzeń w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 22 maja 2020 r. pozyskanej z Komendy Powiatowej Policji w Nakle nad Notecią (na tej podstawie wytypowano cztery miejsca). Sześć przejść dla pieszych zostało wytypowanych na podstawie analizy warunków drogowych (koncentracji ruchu pieszego, lokalizacji i infrastruktury sąsiadującej z przejściami).

⁷ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁸ Na 1 stycznia 2020 r. Zatrudnienie na 1 stycznia 2016 r. wyniosło 15 pracowników, a na 1 stycznia 2018 r. – 16.

posiadała przeszło trzydzieści lat doświadczenia pracy w sektorze drogowym⁹. Działaniami z zakresu inżynierii ruchu zajmował się natomiast pracownik z sześcioletnim stażem pracy¹⁰ w sektorze drogowym, posiadający tytuł inżyniera budownictwa o specjalizacji drogi, ulice, lotniska. W strukturze organizacyjnej jednostki nie wyznaczono stanowiska specjalisty do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dyrektor podał, że jeden z pracowników Działu Technicznego miał przypisane w zakresie obowiązków kwestie związane ze sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 22-24, 50-51)

W latach objętych kontrolą w ZDP zagadnienia dotyczące realizacji zadań związanych z zarządzaniem drogami nie były oceniane w procesie audytu wewnętrznego, ani wykazane w procesie kontroli zarządczej. Dyrektor wyjaśnił, że w Zarządzie nie prowadzono rozbudowanego systemu kontroli zarządczej. Wszelkie problemy i trudności starano się w miarę możliwości rozwiązywać na bieżąco.

(akta kontroli str. 53 -101, 812-821, 832- 834, 1006)

W badanym okresie dwoje pracowników Zarządu uczestniczyło w szkoleniach związanych z wykonywaniem zadań z zakresu zarządzania drogami. Wzięli oni w 2020 r. udział w szkoleniu *Stosowanie inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego*.

W latach 2016 -2020¹¹ pracownicy ZDP nie zgłaszali potrzeb szkoleniowych.

(akta kontroli str. 50-52)

1.2. W styczniu 2016 r. Dyrektor uczestniczył w spotkaniu zorganizowanym przez Starostwo Powiatowe w Nakle nad Notecią¹², które poświęcone zostało poszukiwaniu rozwiązań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Wskazywano na nim na niedostateczne oświetlenie przejść dla pieszych, jako jedną z możliwych przyczyn wypadków. Zaproponowano także współpracę zarządców dróg, Komendy Powiatowej Policji w Nakle nad Notecią¹³ i samorządów terytorialnych w celu przygotowania długofalowego planu działań poprawiających warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dyrektor wyjaśnił, że w wyniku ww. spotkania ZDP wytypował przejścia w ciągach dróg powiatowych, które należałoby doświetlić¹⁴. Po konsultacjach z firmą ENEA dotyczących oświetlenia ustalono, że brak jest możliwości rozbudowy istniejącej infrastruktury. Ostatecznie podjęto, we współpracy z Urzędem Miasta i Gminy Kcynia, decyzję o doświetleniu dwóch przejść na ul. Wyrzyckiej w Kcyni.

W 2018 r. w Zarządzie opracowano *Analizę warunków widoczności w obrębie przejść dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1926C Nakło-Bydgoszcz na ulicy Potulickiej w Nakle nad Notecią i oceny konieczności dodatkowego oświetlenia*¹⁵. Ww. dokument, został przygotowany po uzyskaniu informacji z KPP, że jest to niebezpieczny odcinek drogi. Analiza została wykorzystana na potrzeby wniosku o dofinansowanie w ramach Programu Ograniczania Przemocności i Aspołecznych Zachowań Razem Bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 – 2020”.

Dyrektor podał, że diagnozy potrzeb pieszych były przeprowadzane na bieżąco, w trakcie planowania przebudowy dróg. Konkretnie rozwiązania poprawy

⁹ Na dzień 5 czerwca 2020 r.

¹⁰ Na dzień 5 czerwca 2020 r. – sześć lat, trzy miesiące, pięć dni.

¹¹ Stan na 5 czerwca 2020 r.

¹² Dalej: „Starostwo”.

¹³ Dalej: „KPP”.

¹⁴ Ul. Potulicka w Nakle nad Notecią oraz ulica Wyrzycka w Kcyni.

¹⁵ Omawiała ona stan widoczności na przejściach zlokalizowanych w km. 0+070 oraz 0+400.

bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu były następnie uwzględniane w projektach przebudowy dróg, np. poprzez wprowadzanie ograniczeń prędkości lub budowę wysp spowalniających ruch.

(akta kontroli str. 103-155, 812-814)

W okresie objętym kontrolą ZDP otrzymał 375 wniosków odnoszących się do stanu dróg powiatowych, w tym 58 dotyczących przejść dla pieszych:

- w 2016 r. wpłynęło ich 10, w tym m.in. od Burmistrza Kcyni w zakresie zainstalowania płyt ażurowych i barierek ochronnych przy przejściu dla pieszych przy ul. Wyrzyńskiej w Kcyni, Zastępcy Naczelnika Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego KPP w sprawie wstawienia barierek ochronnych umożliwiających bezpieczne przechodzenie przez przejście w miejscowości Suchary oraz Burmistrza Szubina w zakresie wymiany istniejącego oznakowania pionowego na podświetlenie solarne (pulsacyjne);
- w 2017 r. Zarząd zarejestrował zgłoszenie Burmistrza Kcyni dotyczące zapadnięcia się jezdni przy przejściu dla pieszych na drodze powiatowej nr 1921 oraz w sprawie wadliwie działających świateł na przejściu przed głównym wejściem do Szkoły Podstawowej im. Jana Czochrańskiego. Otrzymał ponadto zgłoszenie osoby fizycznej z pytaniem o możliwość powstania przejścia w miejscowości Minikowo;
- W 2018 r. do ZDP wpłynęło siedem wniosków związanych z przejściami dla pieszych, m.in. Komendanta Komisariatu Policji w Mroczy z prośbą o wyjaśnienie statusu przejścia dla pieszych na ulicy 30-lecia LWP oraz Kierownika Ognia Prewencji Komisariatu Policji w Kcyni, który informował o słabym oświetleniu przejścia w rejonie Szkoły Podstawowej w Dziewierzewie;
- W 2019 r. Zarząd otrzymał 17 uwag dotyczących przejść, m.in. od Komendanta Komisariatu Policji w Mroczy odnoszących się oznakowania poziomego na drodze 1150 C w miejscowości Dębowo i 1905C w miejscowości Witosław oraz Powiatowego Komendanta Policji w Nakle nad Notecią w zakresie braku oświetlenia oznakowanego przejścia dla pieszych w miejscowości Małe Rudy;
- W 2020 r.¹⁶ do ZDP skierowano dwa wnioski: Rada Sołecka w Gorzeniu wystąpiła o montaż sygnalizatora S1 oraz doświetlenie przejścia dla pieszych w tej miejscowości, a Wójt Gminy Sadki wniósł o wykonanie oznakowania poziomego przejścia dla pieszych w Samostrzelu.

We wszystkich ww. przypadkach Zarząd ustosunkował się do zgłaszanych problemów udzielając odpowiedzi lub przekazując sprawę do rozpatrzenia innym podmiotom. W 33 sprawach niezbędne były dalsze działania pracowników ZDP. Do dnia zakończenia kontroli siedem wniosków nie zostało zrealizowanych¹⁷.

Dyrektor podał, że wynikało to z różnych przyczyn, m.in. z powodu braku środków (np. montaż sygnalizacji świetlnej i budowa przystanków autobusowych w Gorzeniu) lub braku konieczności wprowadzenia postulowanych rozwiązań (np. doświetlenie przejść dla pieszych w miejscowości Witosław, Dębowo, Małe Rudy oraz w Mroczy na ul. Łobżenickiej).

¹⁶ Stan na 16 czerwca 2020 r.

¹⁷ Cztery wnioski KPP dotyczące doświetlenia przejść dla pieszych w miejscowościach: Witosław, Dębowo, Małe Rudy oraz w Mroczy na ul. Łobżenickiej, braku oświetlenia przystanku PKS w miejscowości Górki Zagajne (kierunek Górki Dąbskie) i Słupowa, braku poboczy i chodnika na ul. Olszewskiej w Nakle nad Notecią (skrzyżowanie z ul. Goździkową); oświetlenia dwóch przejść dla pieszych na ul. Olszewskiej; wniosku Rady Miejskiej w Nakle na Notecią w sprawie utworzenia przystanku autobusowego w miejscowości Gorzeń, mieszkańców sołectwa Gorzeń oraz Rady Sołeckiej w Gorzeniu dotyczących wykonania sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych, sołtysa Smoguleckiej Wsi w sprawie wyznaczenia miejsc dla pieszych w obrębie drogi 1927 i 1928.

W okresie objętym kontrolą ZDP nie otrzymywało informacji dotyczących lokalizacji najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych. Zarząd dysponował natomiast informacją KPP z 2016 r. na temat przejść dla pieszych, na których dochodziło do zdarzeń drogowych oraz miejsc, w których występowały zagrożenia związane z niewłaściwym ich oświetleniem. Dyrektor podał, że wśród ww. miejsc nie było żadnego przejścia dla pieszych zlokalizowanego w ciągu dróg powiatowych

(akta kontroli str. 155-167, 207, 799- 800, 812-821)

1.3. W badanym okresie w ZDP nie obowiązywały zasady dotyczące identyfikowania niebezpiecznych przejść dla pieszych. Zarząd ponadto nie typował niebezpiecznych przejść dla pieszych na drogach powiatowych.

Dyrektor wyjaśnił, że działania związane z poprawą bezpieczeństwa pieszych podejmowano w oparciu o dane statystyczne otrzymywane corocznie z KPP. Ponadto przedstawiciel ZDP brał udział w Komisjach Bezpieczeństwa i Porządku oraz w spotkaniach Zespołu Doradczego Starosty ds. Zarządzania Ruchem na Drogach Powiatu Nakielskiego, na których omawiano tematy związane z bezpieczeństwem pieszych. Zarząd uczestniczył także w realizacji *Powiatowego Programu Zapobiegania Przestępczości oraz ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego na lata 2019 – 2021*, który m.in. przewidywał eliminowanie niebezpiecznych miejsc na drogach, wprowadzanie ograniczeń prędkości w miejscach niebezpiecznych oraz odpowiedniego oświetlenia przejść dla pieszych.

Dyrektor dodał, że do ustalenia stanu bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych ZDP wykorzystywał informacje otrzymywane ze Starostwa, a także wnioski, które wpływały od mieszkańców i sołectw oraz informacje otrzymywane podczas spotkań z mieszkańcami.

(akta kontroli str.168-219, 870- 888, 918-936)

Przejścia dla pieszych na drogach powiatowych nie były objęte systemem monitoringu wizyjnego. Dyrektor stwierdził, że nie zachodziła taka konieczność z uwagi na małą liczbę zdarzeń drogowych występujących na sieci dróg powiatowych.

(akta kontroli str. 222, 837-843)

W badanym okresie Zarząd zrealizował osiem zadań poprawiających bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, takich jak: doświetlenie przejść¹⁸, montaż aktywnych znaków D-6¹⁹ oraz zamontowanie punktowych elementów odblaskowych²⁰. W żadnym z ww. przypadków ZDP nie wykonał analizy rezultatów osiągniętych w wyniku podjętych działań. Dyrektor podał, że do ZDP nie docierały żadne sygnały o występujących zagrożeniach na tych przejściach, nie doszło na nich również do zdarzeń drogowych. Przyjęto zatem, że wprowadzone zmiany miały pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa.

(akta kontroli str. 226-227, 837-843)

1.4. Kwestie objazdów dróg w Zarządzie regulowało zarządzenie nr 15/2011 z dnia 28 grudnia 2011 roku w sprawie objazdu dróg, tzw. przeglądów bezpieczeństwa i prowadzenia dziennika objazdów²¹. W dokumencie tym określono m.in. minimalną częstotliwość objazdu dróg²², zasady postępowania przy objeździe dróg oraz wzór dziennika objazdu dróg wraz ze szczegółową instrukcją wypełniania.

¹⁸ Km 9+784 drogi 1930C oraz km. 11+440 drogi 1928C w Kcyni.

¹⁹ Km. 7+777 drogi 1948C w Zamościu.

²⁰ Km. 0+288, 0+341, 0+424, km. 0+726 drogi 1950C oraz km. 1+235 drogi 1150C w Rynarzewie.

²¹ Dalej: „Zarządzenie w sprawie objazdów”.

²² Drogi zbiorcze (Z) – raz w miesiącu, drogi lokalne (L) – raz na kwartał, drogi dojazdowe (D) – raz na pół roku.

Dyrektor poinformował, że ZDP nie posiadał żadnych wewnętrznych procedur i wytycznych dotyczących kontroli dróg, ponieważ ich opracowanie nie było obligatoryjne.

Sposób oceny stanu infrastruktury przejść dla pieszych nie był odrębnie regulowany w przepisach wewnętrznych. Nie dokonywano również wyodrębnionej oceny stanu technicznego przejścia oraz jego oznaczenia w trakcie objazdów dróg.

Dyrektor wyjaśnił, że w trakcie okresowej kontroli lub objazdu drogi dokonywano oceny stanu technicznego wszystkich elementów drogi, w tym również przejść dla pieszych. Kontrole te obejmowały m.in.: ocenę stanu technicznego nawierzchni jezdni i chodnika, stanu poboczy, stanu odwodnienia oraz oznakowania poziomego i pionowego.

(akta kontroli str. 228-310, 604-607, 827-831)

Analiza dzienników objazdów pięciu dróg powiatowych²³ wykazała, że w przypadku przejść dla pieszych najczęstsze zastrzeżenia dotyczyły braku lub konieczności naprawy pionowych znaków drogowych D-6 i A-17. Wszystkie ustalone nieprawidłowości w tym zakresie były na bieżąco usuwane.

(akta kontroli str. 384-423)

W badanym okresie wszystkie kontrole okresowe (roczne i pięcioletnie) zostały przeprowadzone przez Zastępcę Dyrektora ZDP, który posiadał odpowiednie uprawnienia. Wyniki okresowych przeglądów i objazdów dróg były przez Zarząd ewidencjonowane wyłącznie w formie wypełnionych kart kontroli okresowych oraz kolejnych wpisów w dziennikach objazdu poszczególnych dróg.

(akta kontroli str. 50-51, 235-310, 389-425, 829-831)

W trakcie prowadzenia i dokumentowania weryfikacji stanu dróg i objazdów dróg wykorzystywano: samochód osobowy Fiat Panda, pojazd dostawczy Peugeot Boxer oraz samochód ciężarowy VW Transporter. Ponadto korzystano z drogomierza, aparatu fotograficznego i miary.

(akta kontroli str.425, 537-544)

1.5. ZDP nie przeprowadzał audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych²⁴. W 2020 r. zlecił jedynie przygotowanie rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej dotyczących wybranych lokalizacji przystanków autobusowych w Potulicach i Gorzeniu w ciągu drogi powiatowej 1925C. Zarząd dysponował także audytem BRD dla przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. Skomunikowanie terenu inwestycyjnego na działce 237/5 z wykorzystaniem działki 237/45 3 miejscowości Zamość.

Dyrektor podał, że nie korzystano z pomocy specjalistów bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwagi na ograniczone środki finansowe. Wyjaśnił, że do zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych dochodziło incydentalnie. Uznano, że bezpieczeństwo było zachowane i nie zachodziła potrzeba zlecenia audytów BRD.

(akta kontroli str. 427-434, 832-836)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. ZDP prowadząc elektroniczną ewidencję dróg powiatowych, nie aktualizował jej na bieżąco, co było niezgodne z § 16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych,

²³ Droga nr: 1916C, 1926C, 1905C, 1906C.

²⁴ Dalej: „BRD”.

obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom²⁵. W konsekwencji generowane automatycznie na tej podstawie książki drogi nie zawierały odpowiednich danych.

Na podstawie wybranych do badania pięciu (z 60) książek drogi dla dróg powiatowych 1150C, 1905C, 1906C, 1916C, 1926C stwierdzono, że we wszystkich tych książkach w latach 2016 -2019²⁶ nie został wypełniony: *Wykaz dzienników objazdu dróg – kontroli stanu technicznej sprawności odcinka drogi* (część IV) oraz *Wykaz protokołów okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi* (część V).

Dyrektor wyjaśnił m.in., że ww. dane nie były na bieżąco wpisywane z winy pracownika, który nie aktualizował wpisów w poszczególnych książkach dróg. Brak wpisów wynikał też z przyczyn technicznych, bowiem w elektronicznym systemie rejestracji dróg często występowały utrudnienia w dostępie do poszczególnych elementów drogi.

(akta kontroli str. 311-388, 801-804, 1004-1005)

2. W poniższych sprawach Zarząd prowadził w sposób nieprawidłowy dzienniki objazdów dróg, bowiem w przypadku stwierdzenia usterek na drodze nie podawał każdorazowo terminu realizacji zaleceń pokontrolnych oraz faktycznej daty ich wykonania, czego wymagał wzór tego dokumentu stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych.

Na podstawie wybranych do badania pięciu (z 60) dzienników objazdu dla dróg powiatowych (nr 1150C, 1905C, 1906C, 1916C, 1926C) stwierdzono, że w trakcie 183 objazdów pomimo opisanego usterek występujących na drodze nie wskazano terminu realizacji wydanych zaleceń pokontrolnych, a w 89 przypadkach daty faktycznego wykonania tych zaleceń. I tak, odpowiednio w dzienniku objazdu drogi:

- 1150C - w 52 objazdach nie wskazano terminu realizacji zaleceń pokontrolnych, a w 22 przypadkach daty ich wykonania,
- 1905C - w 50 objazdach nie wskazano terminu realizacji zaleceń pokontrolnych, a w 30 przypadkach daty ich wykonania,
- 1906C - w 16 objazdach nie wskazano terminu realizacji zaleceń pokontrolnych, a w 5 przypadkach daty ich wykonania,
- 1916C - w 12 objazdach nie wskazano terminu realizacji zaleceń pokontrolnych, a w jednym przypadku daty ich wykonania,
- 1926C - w 53 objazdach nie wskazano terminu realizacji zaleceń pokontrolnych, a w 31 przypadkach daty ich wykonania

Dyrektor podał, że ZDP nie określał w karcie terminu zaleceń pokontrolnych, ponieważ pracownicy na bieżąco realizowali stwierdzone podczas objazdu dróg nieprawidłowości. Niektóre daty wykonania zlecenia uwzględnione były w kartach pracy służby liniowej lub realizacja zadania zlecona została firmie zewnętrznej. W ocenie NIK powyższe działania nie zwalniały pracowników Zarządu z przestrzegania obowiązujących zasad. Brak prawidłowego dokumentowania czynności w dziennikach objazdów mógł bowiem wpływać na sposób zarządzania jednostką i rozwiązywania kolejnych zdarzeń na drodze.

(akta kontroli str. 408-423, 797-800, 1005)

²⁵ Dz. U z 2005 r., nr 67, poz. 582, dalej: „rozporządzenie w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych”.

²⁶ Stan na 23 lipca 2020 r.

3. W latach 2016 -2020, w niżej opisanych przypadkach, Zarząd nie przeprowadził wymaganych objazdów dróg powiatowych pomimo, że zobowiązywał go do tego § 1 Zarządzenia w sprawie objazdów.

Na podstawie badania pięciu (z 60) dzienników objazdu dla dróg powiatowych (nr 1150C, 1905C, 1906C, 1916C, 1926C) stwierdzono, że w siedmiu przypadkach ZDP nie przeprowadził objazdu dróg. I tak:

- w czerwcu 2016 r. nie wykonał miesięcznego objazdu dróg zbiorczych 1150 C, 1905 C i 1926 C. Ponadto w grudniu 2016 r. nie określił dokładnego terminu objazdu drogi 1926 C,
- w pierwszym kwartale 2016 r. oraz w czwartym kwartale 2018 r. nie wykonał kwartalnego objazdu dróg lokalnych 1916 C i 1926 C.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że nie był w stanie ustalić przyczyny, dla której nie zostały one wykonane. Ponadto podał, że brak określenia dokładnego objazdu drogi 1926 C w grudniu 2016 r. wynikał z przeoczenia.

(akta kontroli str. 389-404, 827-831, 1005)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że ZDP odpowiednio identyfikował potrzeby i zagrożenia na przejściach dla pieszych, regularnie prowadząc objazdy dróg, oraz okresowe kontrole stanu technicznego, które wykonywał pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje. Pomimo właściwych warunków organizacyjnych oraz zatrudnienia pracowników dysponujących odpowiednimi kwalifikacjami nie wszystkie obowiązki były realizowane prawidłowo.

ZDP nie aktualizował lub nie dokonywał wymaganych uzupełnień w prowadzonych książkach dróg i dziennikach objazdów oraz nie przeprowadził wszystkich wymaganych objazdów dróg powiatowych.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

2.1. Z informacji przekazanych przez KPP wynikało, że w okresie objętym kontrolą na czterech²⁷ z 10 przejść dla pieszych zlokalizowanych na drogach powiatowych, będących przedmiotem oględzin NIK przy udziale specjalisty z zakresu inżynierii ruchu drogowego, miały miejsca zdarzenia drogowe kwalifikowane jako najechanie na pieszego. Z ww. zdarzeń – dwa miały miejsce w 2017 r., jedno w 2018 , a kolejne w 2019 r²⁸. W trzech z nich piesi odnieśli obrażenia, na skutek których zostali zakwalifikowani przez KPP jako „lekko ranni”.

(akta kontroli str.850-853)

Oględziny 10 ww. przejść dla pieszych, wykazały, że w czterech przypadkach organizacja ruchu na drodze była zgodna z zatwierdzonymi projektami.

Przy realizacji projektów organizacji ruchu ZDP wykorzystywał znaki, których wielkość, kolorystyka oraz wzory symboli były wykonane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych²⁹.

²⁷ Tj. na przejściach dla pieszych w miejscowościach: Nakło nad Notecią, na ul. Potulickiej 26 (droga 1926C) oraz Olszewskiej 2 (droga 1150C), Występ na wysokości skrzyżowania z ul. Świerkową (droga 1926C) oraz w Mroczy na ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4 (droga 1906C).

²⁸ Stan na 30 czerwca 2020 r.

²⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej: „rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem”.

W 2020 r. wystąpił jeden przypadek wprowadzenia przez ZDP³⁰ nowego projektu organizacji ruchu dla drogi nr 1150C³¹. Zarząd, zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem, zawiadomił prawidłowo Starostę Nakielskiego oraz Komendanta KPP o terminie wprowadzenia organizacji ruchu na ww. drodze.

(akta kontroli str. 435-436, 613-676)

2.2. W badanym okresie ZDP nie otrzymał do realizacji zaleceń wynikających z audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczących przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 427-434)

2.3. Zadania z zakresu utrzymywania i ochrony dróg wykonywali wszyscy pracownicy Działu Technicznego i Służby Liniowej. Zastępca Dyrektora kierował pracą Działu Technicznego i nadzorował Służbę Liniową. Do jego obowiązków należało m.in.: opracowywanie projektów planów wieloletnich w zakresie budowy i przebudowy dróg, określanie potrzeb rzeczowych i finansowych bieżącego utrzymania i remontów dróg oraz nadzór nad zleconymi robotami. Pracownicy w Dziale Technicznym prowadzili szczegółową ewidencję dróg, dokumentowali stan oznakowania dróg, sprawowali bieżącą kontrolę zadrzewienia w pasie drogowym oraz planowali i nadzorowali wycinkę drzew. Ponadto pracownicy tej komórki organizacyjnej odpowiadali za: opracowanie planów finansowych budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony dróg powiatowych, planów zimowego utrzymania dróg. Do zadań Majstra Służby Linowej należało m.in.: organizowanie i kierowanie robotami brygady patrolowo-interwencyjnej, dokonywanie objazdów dróg, ograniczanie i zamykanie ruchu na drodze, gdy wymagał tego jej stan techniczny. Robotnicy drogowi zobowiązani byli m.in. do: wykonywania drobnych robót utrzymaniowych i konserwacyjnych zapewniających bezpieczeństwo ruchu, trwałość obiektów oraz estetykę pasa drogowego, a także wykonywania prac interwencyjnych związanych z likwidacją zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

(akta kontroli, str. 937-966)

ZDP w okresie objętym kontrolą corocznie zlecał wykonanie (odnowienie) oznakowania poziomego na drogach powiatowych. Majster Służby Liniowej wskazał, że uszkodzone, zniszczone lub zużyte znaki pionowe oraz urządzenia zabezpieczające ruch podlegały niezwłocznej wymianie. W celu zapewnienia odpowiedniej widoczności oznakowanie poziome drogi było czyszczone zamiataarką, a zimą odśnieżane. Zabrudzone oznakowanie pionowe czyszczono w ramach bieżącego utrzymania dróg. Zieleń przydrożną regularnie porządkowano. Ubytki nawierzchni dróg ZDP naprawiał we własnym zakresie lub zlecał wykonanie remontu podmiotom zewnętrznym. Majster dodał także, że nie istniał sposób na uchronienie oznakowania dróg przed aktami chuligańskimi oraz oddziaływanie czynników atmosferycznych.

Dyrektor wyjaśnił, że Zarząd nie posiadał wystarczających środków na stosowanie dodatkowych zabezpieczeń.

(akta kontroli, str. 685-739, 827-831)

W latach 2016-2019 ZDP przeznaczył na wydatki inwestycyjne - 29,3 mln zł (m.in. na: rozbudowę i przebudowę dróg powiatowych), na zakup: usług remontowych w ramach bieżącego utrzymania - 1,4 mln zł, materiałów i wyposażenia niezbędnych do przeprowadzenia remontów dróg (m.in. masy mineralno – bitumicznej, cementu,

³⁰ W jednym przypadku z 2016 r. za wprowadzenie nowej organizacji ruchu na drodze powiatowej 1906C odpowiedzialny był inwestor zewnętrzny.

³¹ Km. 21+950 do 22+370.

kruszywa, żwiru) - 1,1 mln zł oraz usługi remontowe (remonty cząstkowe nawierzchni i chodników, wykonanie nakładek z masy mineralno-bitumicznej, równanie dróg gruntowych, odnowienie oznakowania poziomego) - 4,8 mln zł. Realizowane inwestycje finansowane były z Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej, Funduszu Dróg Samorządowych, środków na usuwanie skutków klęsk żywiołowych³² oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego³³

(akta kontroli str. 169-201, 537-543, 545-563, 976-979, 1009-1061)

ZDP posiadał sprzęt pozwalający na prawidłową realizację obowiązków związanych z utrzymaniem dróg i pasów drogowych. Do utrzymywania w odpowiednim stanie ciągów pieszych wykorzystywano zamiatarkę spalinową oraz kosiarkę bijakową. Ponadto korzystano z wykaszarki łańcuchowej, ścinarki poboczny oraz remontera termicznego na przyczepie. Przy użyciu zagęszczarki jednokierunkowej wykonywano remonty cząstkowe masami asfaltowymi na zimno. ZDP posiadał także znaki, lustra drogowe oraz pozostałe wyposażenie niezbędne do prowadzenia działań naprawczych na drodze.

(akta kontroli, str. 537-544, 607-612)

Oględziny ww. 10 przejść dla pieszych wykazały, że w każdym przypadku zostały one wyznaczone znakami pionowymi D-6³⁴ i poziomymi P-10³⁵, a oznakowanie to było kompletne, widoczne i czytelne.

Powołany przez NIK specjalista z zakresu inżynierii ruchu drogowego, stan ich nawierzchni w siedmiu przypadkach ocenił, jako dobry. Na pozostałych trzech w nawierzchni bitumicznej występowały spękania i ubytki. Szerokość wszystkich przejść wynosiła ok. 4 m, a długość od ok. 4 m do 8,5 m. Żadne z nich nie zostało objęte systemem monitoringu wizyjnego, a ponadto nie były wyposażone w sygnalizację świetlną, nie posiadały wyspy dzielącej (azyłu dla pieszych), w ich pobliżu nie zlokalizowano fotoradaru. Jedno przejście dla pieszych posiadało oświetlenie dedykowane³⁶, a osiem kolejnych oświetlenie uliczne. W czterech przypadkach zweryfikowano sposób oświetlenia przejścia po zmroku w pobliżu przejść dla pieszych, stwierdzając, że w jednym przypadku na przejściu była dobra widoczność³⁷, w dwóch przypadkach były one bardzo słabo oświetlone³⁸, a na jednym w ogóle nie zamontowano oświetlenia. Na siedmiu przejściach krawężniki chodników zostały obniżone po obu stronach drogi³⁹, a na jednym po jednej stronie⁴⁰. Co do dwóch przejść korzystanie z nich było utrudnione dla osób niepełnosprawnych (brak chodników przy przejściach dla pieszych, zejście na pobocze gruntowe)⁴¹.

³² W ramach dotacji Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

³³ W ramach Osi priorytetowej 5. Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu Działania 5.1 Infrastruktura drogowa Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2014 – 2020 oraz Osi priorytetowej 3 Działania 3.5, Poddziałania 3.5.2. Zrównoważona mobilność miejska i promowanie strategii niskoemisyjnych w ramach ZIT Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

³⁴ Znak pionowy: „Przejście dla pieszych”

³⁵ Znak poziomy: „Przejście dla pieszych”

³⁶ Przejście dla pieszych na drodze 1906C (km. 14+601) w Mroczy.

³⁷ Przejście na drodze nr 1916C (km. 0+275) w miejscowości Sadki.

³⁸ Na drodze nr 1916C w Samostrzelu (km. 1+880) i drodze nr 1926C (km. 3+628) w Występie.

³⁹ Droga nr 1926C w Występie (km. 3+628 oraz 4+298) i Nakle nad Notecią (km. 0+405), droga nr 1906C w Mroczy (km. 14+601), droga 1905C w Mroczy (km. 13+154), droga 1916C w Samostrzelu (km. 1+880), droga 1916C w Sadkach (km 0+275).

⁴⁰ Droga nr 1150C (km. 22+245) ulica Olszewska – skrzyżowanie z ulicą Polną.

⁴¹ Droga nr 1150C (km. 22+053) ulica Olszewska na wysokości dróg gruntowych Goździkowa i Różana.

Ponadto oględziny tych przejść wykazały, że:

- wyznaczono je w miejscach odpowiadających projektom organizacji ruchu, o wzmożonej koncentracji ruchu pieszego (w pobliżu sklepów, szkół, kościołów, przystanków komunikacji zbiorowej, osiedli mieszkaniowych), w poziomie i prostopadle do osi jezdni, na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych, o dopuszczalnej prędkości od 30 km/h do 90 km/h,
- w siedmiu przypadkach wyznaczono je w obszarze zabudowanym, a pięć z nich zlokalizowano w obszarze skrzyżowania,
- jedno przejście zostało wyniesione na progu zwalniającym P-25 (na całej szerokości powierzchni zjazdowej i najazdowej),
- były widoczne z perspektywy kierowcy z odległości od 10 m do powyżej 200 m,
- umożliwiały zauważenie nadjeżdżającego pojazdu z perspektywy pieszego z odległości od 10 do powyżej 200 m.

Przejścia dla pieszych usytuowane przy szkole podstawowej w Mroczy⁴² i Zespole Szkół Ponadpodstawowych w Samostrzelu⁴³ nie znajdowały się w linii wyjścia z placówki. W czterech przypadkach widoczność pieszego oczekującego na chodniku lub zbliżającego się do przejścia samochodu była ograniczona przez drzewa lub krzewy⁴⁴ oraz budynek mieszkalny⁴⁵.

(akta kontroli, str. 613-676, 805-811, 999-1001)

2.4. Badanie ww. 10 przejść dla pieszych wykazało, że ZDP w celu eliminowania na nich zagrożeń regularnie monitorował ich stan oraz sposób organizacji ruchu w ich pobliżu. Corocznie też odnawiał oznakowanie poziome. W pobliżu czterech przejść wprowadzono środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów⁴⁶, jedno z przejść zostało dodatkowo wyniesione na progu zwalniającym.

(akta kontroli str. 384-404, 408-423, 741-751)

W badanym okresie Zarząd prowadził prace na 13 z 82⁴⁷ przejść dla pieszych zlokalizowanych na drogach powiatowych. Zbudowano cztery nowe przejścia, a na dziewięciu przeprowadzono prace modernizacyjne polegające m.in. na demontażu krawężników oraz obrzeży, ułożeniu i regulacji kostki brukowej, ustawieniu znaków D-6 i wymalowaniu linii P- 10. Ogółem na ten cel ZDP wydatkował 56,4 tys. zł, w tym 23,7 tys. zł. w 2017 r., 5,1 tys. zł. w 2018 r. i 27,6 tys. zł w 2019 r.

(akta kontroli str. 20, 405-407, 746-748)

W toku oględzin przejść dla pieszych zweryfikowano sposób realizacji pięciu wniosków kierowanych przez podmioty zewnętrzne do Zarządu w sprawie realizacji przedsięwzięć niezbędnych do usprawnienia i poprawy bezpieczeństwa drogowego. W dwóch przypadkach zadania zostały zrealizowane (Zarząd wymalował linie P-10)⁴⁸.

⁴² Droga nr 1906C (km. 4+601) i 1916C (km. 1+880).

⁴³ Droga nr 1916C.

⁴⁴ Droga nr 1150C (km. 22+053 i 22+053) w Nakle nad Notecią, oraz drogi nr 1906C (km. 14+601) i 1905 (km. 13+154) w Mroczy.

⁴⁵ W miejscowości Mrocza na wysokości ul. Łobzenickiej 2 (droga nr 1905C – km. 13+154). Zmierzona w trakcie oględzin wzajemna widoczność pieszych i kierujących pojazdami na przejściu dla pieszych nie przekraczała 10 m (w kierunku drogi Więcbork/Dziubin).

⁴⁶ Droga 1926C, km. 4+298, km. 11+664, km. 3+628 oraz droga 1906C, km.14+601.

⁴⁷ Stan na 30 czerwca 2020 r.

⁴⁸ Droga 1916C, km. 1+880 w Samostrzelu oraz droga 1906C w Mroczy.

Dyrektor oświadczył, że wniosek KPP w sprawie braku chodnika w rejonie przejścia na ul. Olszewskiej w Nakle nad Notecią⁴⁹ został ujęty w projekcie przebudowy drogi, natomiast doświetlenie kolejnego przejścia na tej ulicy⁵⁰ zostanie uwzględnione w planie modernizacji ww. ulicy po wykonaniu przez Gminę Nakło nad Notecią budowy sąsiednich dróg (ul. Różanej i Goździkowej). Ponadto dodał, że wniosek KPP dotyczący doświetlenia przejścia dla pieszych w Mroczy na ulicy Łobzenickiej nie został zrealizowany, ponieważ przejście było dostatecznie oświetlone. Oświadczył jednocześnie, że przejście zostanie niebawem zmodernizowane przez Miasto i Gminę Mrocza, w ramach przebudowy pobliskiego skrzyżowania.

(akta kontroli str. 751, 797-780, 967-975, 1002-1003)

2.5. Współpraca z organami administracji publicznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu należała do zadań Dyrektora, który uczestniczył w pracach komisji zwoływanych przez te jednostki, a także Policję. Przedstawiciel Zarządu brał udział w spotkaniu zorganizowanym przez PKP Polskie Koleje Liniowe S.A.⁵¹ w sprawie warunków zastosowania znaków oraz uczestniczył w pracach zespołu powoływanego przez KPP do badania przyczyn wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Dyrektor był ponadto członkiem Zespołu Doradczego Starosty ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych oraz uczestniczył w pracach Komisji Bezpieczeństwa i Porządku.

ZDP w celu zapewnienia bezpieczeństwa na drogach powiatowych współpracował m.in. z: KPP, PKP, Wojewodą, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz przedstawicielami samorządu lokalnego. I tak pracownicy Zarządu m.in.:

- uczestniczyli w wizjach terenowych organizowanych przez KPP w latach 2019 - 2020,
- brali udział w pracach komisji powołanej przez PKP w 2018 r. w celu ustalenia warunków zastosowania znaków przed przejazdami drogowo – kolejowymi,
- przekazywali Wojewodzie Kujawsko-Pomorskiemu w 2016 r. informacje dotyczące odmierzaczy czasu pozostałego do zmiany światła przy sygnalizacjach świetlnych oraz informowali w 2017 r. o sposobie poprawy bezpieczeństwa korzystania z przystanku komunikacyjnego w miejscowości Łankowice. Ponadto odebrano od ww. w 2018 r. destrukta asfaltowy, który wykorzystano do umacniania poboczy dróg,
- uczestniczyli w posiedzeniach gminnego zespołu zarządzania kryzysowego w Nakle Nad Notecią,
- prowadzili w latach 2016 – 2019, wraz z przedstawicielami samorządów gminnych⁵², oględziny stanu zadrzewienia w ciągach dróg powiatowych.

Współpraca ta nie miała jednak sformalizowanego (w postaci np. porozumienia czy umowy) charakteru i wynikała z bieżących potrzeb poszczególnych jednostek. Dyrektor ZDP wskazał, że nie wystąpiły przypadki odmowy podjęcia współpracy.

(akta kontroli str. 440-514, 740- 794, 889-936, 986-998, 1058-1059)

2.6. W badanym okresie ZDP nie organizował kampanii społecznych oraz działań edukacyjno – informacyjnych w zakresie bezpieczeństwa pieszych.

W grudniu 2019 r. przedstawiciel Zarządu uczestniczył w debacie społecznej przygotowanej przez KPP, której celem było przybliżenie mieszkańcom problematyki bezpiecznego korzystania z dróg, szczególnie przez pieszych i rowerzystów.

⁴⁹ Droga 1150C, km. 22+053.

⁵⁰ Droga 1150C, km. 22+245.

⁵¹ Dalej: „PKP”.

⁵² Szubina, Nakła nad Notecią, Mroczy, Sadek, Kcyni.

Dyrektor podał, że w ramach przygotowanego przez Zarząd projektu wniosku do programu Razem Bezpiecznej⁵³ Starostwo prowadziło akcję informacyjno – edukacyjną w szkołach pn. *Bądź widoczny, żyj bezpiecznie*.

(akta kontroli str. 795, 822- 826, 854)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W wyniku oględzin 10 przejść dla pieszych stwierdzono:

a. niezgodność istniejącego na drodze oznakowania z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, bowiem:

– na drodze 1926 C (km. 4+298) w Występie: na jezdni w obszarze oddziaływania przejścia na jezdni była wymalowana podwójna linia ciągła P-4 zamiast linii przerywanej P-6 oraz po obu stronach drogi umieszczono na słupku drogowym podwójne znaki D-6, zamiast pojedynczych,

– na drodze nr 1916 C (km. 1+880) w Samostrzelu: w obrębie przejścia dla pieszych prowadzącego do szkoły zlokalizowano dwa przystanki autobusowe oznaczone znakiem D-15,

– na drodze nr 1926 C (km. 3+628) w Występie: po obu stronach drogi umieszczono na słupku drogowym podwójne znaki D-6, zamiast pojedynczych.

b. linia podwójna ciągła (P-4) na drodze 1095 C (km. 13+154) w Mroczy była słabo widoczna i nie została wymalowana na długości minimum 20 metrów,

c. na brukowanej części wyniesionego przejścia dla pieszych na drodze 1906 (km. 14+061) w Mroczy znajdowały się nierówności i zagłębienia, w których zatrzymywała się woda opadowa,

d. na obszarze przejść dla pieszych zlokalizowanych na drodze 1150 C (km. 22+245 i 22+053) w Nakle nad Notecią znajdowały się ubytki w nawierzchni bitumicznej, a nieutwardzone części pobocza były wyniesione ponad jezdnię.

e. stwierdzono brak odpowiedniej widoczności znaków i uczestników ruchu w okolicy przejść dla pieszych na drodze:

– nr 1150 C (km. 22+245): drzewa po lewej stronie zasłaniały znak B-33⁵⁴, a lustro drogowe po prawej stronie częściowo zasłaniało znak D-6;

– nr 1150 C (km. 22+053): pobocze po lewej stronie jezdni zasłaniały krzewy;

– nr 1905 C (km. 13+154): konary drzew i krzewów przesłaniały kierującym (od strony Liszkowa) widoczność na przejście, a pieszym widok na nadjeżdżające pojazdy.

– nr 1906 C (km. 14+601): znaki D-6 z tabliczką drogową T-27⁵⁵ były przesłonięte przez konary drzewa (po prawej stronie) i słup oświetleniowy (po lewej stronie). Ponadto oświetlenie przejścia (po prawej stronie) było rozpraszane przez okalające je konary drzewa.

f. w obrębie przejścia dla pieszych na drodze nr 1905C w miejscowości Mrocza (km.13+154) oraz na drodze nr 1916C w Sadkach (km. 0+275) znaki D-6 i tabliczki T-27 były umieszczone na wysokości poniżej dwóch metrów. Podobnie

⁵³ Wniosek ten został złożony do ww. programu przez powiat nakielski.

⁵⁴ Znak pionowy: „Ograniczenie prędkości”

⁵⁵ Tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci.

zawieszony był także znak A-17⁵⁶ poprzedzający przejście dla pieszych w Samostrzelu (droga 1916C, km. 1+880),

- g. znak D-6 (po prawej stronie) w obrębie przejścia dla pieszych na drodze nr 1150C (km. 22+245) w Nakle nad Notecią został umieszczony powyżej 0,5 metra od krawędzi jezdni.

Zgodnie z art. 20 pkt 4, 11, 12 i 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵⁷ do zadań zarządcy drogi należy odpowiednio: utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających, przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników oraz utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym usuwanie drzew i krzewów.

Stosownie do pkt 1.5.3 załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁵⁸ m.in. ostrzegawcze i informacyjne znaki drogowe umieszcza się na wysokości powyżej dwóch metrów w terenie zabudowanym (2,2 metra w terenie niezabudowanym).

Zgodnie z pkt. 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia z 2003 r. znak D-6 umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.

Dyrektor wyjaśnił m.in., że: ustalone nieprawidłowości powstały w związku z eksploatacją drogi lub w wyniku występujących na niej zdarzeń. Poinformował ponadto, że wszystkie prace dotyczące podcięcia drzew i krzewów oraz zmiany położenia lub wysokości znaków drogowych zostały wykonane. Także ubytki w jezdniach zostały uzupełnione, poza przejściem dla pieszych na drodze 1906C w Mroczy, gdzie odpowiednia modernizacja zostanie wykonana do końca roku.

Dyrektor zadeklarował ponadto, że osiągnięcie zgodności oznakowania drogi 1150C, 1916C, 1926C z projektami organizacji ruchu zostanie zrealizowana po ich uzgodnieniu z KPP. Odpowiednie zmiany mają zostać przedłożone do dnia 15 września br.

W zakresie zmian na drodze 1905C Dyrektor podał, że dnia 9 lipca 2020 r. przekazano wykonawcy plac budowy. Inwestycja, polegająca m.in. na utworzeniu wyspy azylu, zamontowania oświetlenia i nowego oznakowania pionowego oraz wymalowania oznakowania poziomego ma zakończyć się w kwietniu 2021 r.

(akta kontroli str. 613-676, 805-811, 999-1001)

2. W trakcie oględzin przejść dla pieszych ustalono, że Zarząd w trzech z 10 objętych badaniem przypadkach, nie podjął działań w celu zapewnienia zgodności zrealizowanej organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami. Ustalono bowiem, że:

- na drodze 1150 C (km. 22+245) w Nakle nad Notecią: w obszarze przejścia dla pieszych znajdowały się dwa znaki D-1⁵⁹ oraz lustro drogowe U-18, a na skrzyżowaniu z ulicą Polną zamiast znaku A-7 umieszczony był znak B-20,
- na drodze 1150 C (km. 22+053) w Nakle nad Notecią: przed przejściem dla pieszych od strony Drogi Krajowej nr 10 na jezdni była wymalowana linia P-14⁶⁰,

⁵⁶ Znak pionowy: „Dzieci”.

⁵⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

⁵⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, dalej: „rozporządzenie z 2003 r.”.

⁵⁹ Znak poziomy: „Droga z pierwszeństwem”.

⁶⁰ Znak poziomy: „Linia warunkowego zatrzymania”.

–na drodze nr 1905 C (km. 13+154) w Mroczy: na wysokości przejścia umieszczono znaki D-6 oraz lustro drogowe U-18a,

Powyższe, mimo prawidłowego ustawienia, nie zostało uwzględnione w projektach organizacji ruchu.

Dyrektor podał, że w przypadku dwóch przejść dla pieszych (w Nakle nad Notecią i Mroczy)⁶¹ wynikało to z przeoczenia. Zmianę w projekcie organizacji ruchu na trzecim skrzyżowaniu⁶² powinna natomiast wykonać Gmina Nakło nad Notecią, która w obrębie tego przejścia prowadziła przebudowę skrzyżowania. Dyrektor wyjaśnił ponadto, że pracownicy Zarządu podczas kontroli drogi nie weryfikowali zgodności istniejącego oznakowania z projektami organizacji ruchu, w związku z czym nie mieli świadomości niezgodności stanu faktycznego oznakowania na drodze z ww. projektami.

(akta kontroli str. 613-676, 805-811, 999-1001, 1064)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK pracownicy Zarządu podejmowali działania mające na celu eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych, jednakże nie zapewnili ich odpowiedniego stanu technicznego. Kontrola wykazała, że na sześciu z 10 przejść występowały nieprawidłowości, takie jak: niewłaściwy stan nawierzchni i otoczenia lub widoczności znaków. Ustalono ponadto, że w sześciu przypadkach znaki pionowe lub poziome usytuowane na drodze nie były zgodne z projektami organizacji ruchu. Pozytywnie NIK ocenia, iż jeszcze w trakcie niniejszej kontroli Zarząd podjął działania zmierzające do zapewnienia prawidłowego stanu technicznego poszczególnych przejść oraz ich zgodności z projektami organizacji ruchu.

NIK pozytywnie ocenia podejmowaną przez Zarząd współpracę na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

- Wnioski
1. Bieżące aktualizowanie i uzupełnianie danych w ksiązkach dróg.
 2. Rzetelne prowadzenie dzienników objazdów dróg.
 3. Terminowe prowadzenie objazdów dróg.
 4. Usunięcie nierówności na przejściu dla pieszych na drodze 1906C.
 5. Doprowadzenie do faktycznej zgodności organizacji ruchu dla odcinków drogi 1150C, 1916C, 1926C.

⁶¹ Droga nr1150 C (km. 22+053) i Droga nr 1905 C (km. 13+154).

⁶² Droga nr 1150 C (km. 22+245).

6.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

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

Bydgoszcz, września 2020 r.

Kontroler
Adam Ruciński
Starszy inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy
Dyrektor
p.o. Dyrektor
Tomasz Sobecki

.....
podpis

.....
podpis