



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA.410.2.2.2024

**Pan
Rafał Trzaskowski
Prezydent
Miasta Stołecznego Warszawy**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy ¹ , pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Rafał Trzaskowski, Prezydent m. st. Warszawy ² , od 22 listopada 2018 r. (akta kontroli tom I str. 7-9)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym. 2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) ³
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	Sławomir Żyła, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/23/2024 z 8 stycznia 2024 r. Zbigniew Dudzik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/26/2024 z 8 stycznia 2024 r. oraz nr LWA/48/2024 z 11 kwietnia 2024 r. (akta kontroli tom I str. 1, 2, 402)

¹ Dalej: Urząd lub Urząd Miasta.

² Dalej: Prezydent.

³ Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały one znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent nie realizował prawidłowo zadań organu zarządzającego ruchem na drogach w Warszawie. Wprawdzie w strukturze Urzędu Miasta wyodrębniono komórkę organizacyjną (tj. Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym⁶), do której zadań przypisano ww. obowiązki oraz wprowadzono uregulowania wewnętrzne określające procedury postępowania przy ich wykonywaniu, z ustaleń kontroli NIK wynika jednak, że działania te nie były wystarczające dla zapewnienia prawidłowej realizacji ww. zadań Prezydenta. Stwierdzono bowiem m.in., że:

- w Urzędzie Miasta nie dysponowano pełnymi informacjami, które z dróg na terenie Warszawy posiadają aktualną zatwierdzoną organizację ruchu, a które jej nie posiadają;
- nie zawsze wywiązywano się z obowiązku przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu, bądź przeprowadzenia takich kontroli w wymaganym 14 dniowym terminie;
- kontrolami okresowymi, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania zadań nadzoru nad tym zarządzaniem⁷, obejmowano jedynie niewielką część dróg na terenie Warszawy, dla których Prezydent pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem.

Przeprowadzone przez NIK oględziny 10 odcinków dróg na terenie Warszawy, dla których Prezydent pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem, wykazały występowanie na wszystkich tych drogach różnego rodzaju nieprawidłowości, dotyczących w szczególności: złego stanu technicznego znaków drogowych bądź urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego⁸, co zagrażało bezpieczeństwu ruchu drogowego; niezgodności w zakresie oznakowania umieszczonego na drogach z oznakowaniem określonym w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu; niezgodności w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku 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 umieszczania ich na drogach⁹. W ocenie NIK, główną przyczyną występowania nieprawidłowości stwierdzonych w toku oględzin była nierzetelna realizacja zadań Prezydenta, określonych w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, dotyczących przeprowadzania kontroli okresowych na drogach.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: BZRD lub Biuro.

⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

⁸ Dalej także: urządzenia brd.

⁹ Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla znaków.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym Urzędu Miasta¹¹, w okresie objętym kontrolą, realizacja zadań Prezydenta w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych, należała do zakresu działania BZRD.

(akta kontroli tom I str. 24)

W ww. Biurze, zgodnie z Regulaminem organizacyjnym BZRD nadanym zarządzeniem Prezydenta Nr 737/2022 z dnia 5 maja 2022 r., prowadzenie tego rodzaju spraw przypisano w szczególności do zadań Wydziału Organizacji Ruchu, Wydziału Sterowania Ruchem oraz Wydziału Ewidencji i Rozwoju.

Zadania Wydziału Organizacji Ruchu obejmowały m.in.: opracowywanie lub zlecenie opracowania projektów organizacji ruchu; zatwierdzanie organizacji ruchu na podstawie przedłożonych projektów organizacji ruchu; przekazywanie zatwierdzonych organizacji ruchu do realizacji.

Do zadań Wydziału Sterowania Ruchem należało m.in.: rozpatrywanie, zatwierdzanie i przekazywanie do realizacji projektów organizacji ruchu dotyczących funkcjonowania sygnalizacji świetlnej oraz programów sterujących sygnalizacją świetlną; przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałej organizacji ruchu w zakresie funkcjonowania sygnalizacji świetlnej oraz programów sterujących sygnalizacją świetlną; przeprowadzanie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania urządzeń sygnalizacji świetlnej.

Do zadań Wydziału Ewidencji i Rozwoju należało m.in.: prowadzenie ewidencji projektów organizacji ruchu na drogach publicznych w formie elektronicznej bazy danych; ewidencjonowanie zawiadomień o wprowadzeniu lub przywracaniu organizacji ruchu; informowanie zarządów dróg o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu; przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu; prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymywania wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach oraz przygotowywanie opinii, uwag i zaleceń dotyczących nieprawidłowości stwierdzonych podczas tego rodzaju kontroli.

(akta kontroli tom I str. 33-41)

Wg stanu na dzień 18 stycznia 2024 r., Dyrektor BZRD¹² oraz siedmiu innych pracowników Bura, w tym zastępca Dyrektora, posiadało imienne upoważnienia Prezydenta do załatwiania spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych w mieście stołecznym Warszawie¹³, w tym do zatwierdzania organizacji ruchu oraz wykonywania innych czynności wskazanych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom I str. 12-19)

¹⁰ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹ Nadanego zarządzeniem Prezydenta nr 312/2007 z dnia 4 kwietnia 2007 r., ze zm.

¹² Dalej także: Dyrektor.

¹³ Dalej także Miasto.

W okresie objętym kontrolą liczba pracowników ww. Biura zwiększyła się z 43 – wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., do 48 – wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. i 29 lutego 2024 r.). Spośród ww. pracowników wykształcenie w zakresie inżynierii ruchu, bądź zbliżonych kierunków posiadało odpowiednio 28 i 34 pracowników.

W Wydziale Organizacji Ruchu, wg stanu na dzień jw., zadania dotyczące opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu wykonywało ośmiu pracowników, natomiast w Wydziale Ewidencji i Rozwoju przeprowadzeniem kontroli, o których mowa w § 12 pkt 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, zajmowało się czterech pracowników. Spośród ww. czterech pracowników realizujących zadania kontrolne, wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r., jeden posiadał wykształcenie kierunkowe w zakresie inżynierii ruchu, a inny nie posiadający takiego wykształcenia, uczestniczył w 2023 r. w szkoleniu z zarządzania ruchem na drogach.
(akta kontroli tom I str. 89,127, 380-382, 383)

W zarządzeniu nr 97/2022 z dnia 28 stycznia 2022 r.¹⁴, Prezydent określił zasady postępowania w zakresie rozpatrywania projektów organizacji ruchu, wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu oraz innych czynności związanych z zarządzaniem ruchem na drogach, w tym zasady przeprowadzania kontroli, o których mowa w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Określono w nim szczegółowe procedury postępowania w ww. zakresie oraz wzory dokumentów, które mają być stosowane przy realizacji ww. zadań, tj. m.in. wzór wniosku o zatwierdzenie organizacji ruchu na drodze publicznej, wzór wniosku o zmianę organizacji ruchu; wzór zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu; wzór pisma w sprawie odesłania projektu organizacji ruchu w celu wprowadzenia poprawek; wzory protokołów z przeprowadzonych kontroli, o których mowa w § 12 ust. 3 i 5 ww. rozporządzenia.

(akta kontroli tom I str. 42-83, 385)

1.2. Zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁵ do zadań Prezydenta należało zarządzanie ruchem na drogach publicznych położonych na terenie miasta stołecznego Warszawy, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

Na podstawie prowadzonych w BZRD ewidencji nie można było ustalić łącznej długości tych dróg. BZRD miało jedynie ich plany liniowe w postaci interaktywnej mapy sieci dróg. Informacjami o długości tych dróg dysponowali zarządcy dróg na terenie m.st. Warszawy.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi w sporządzanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie¹⁶ co roku sprawozdaniach, pn. „Formularz danych o sieci dróg publicznych w granicach administracyjnych miast”, łączna długość sieci dróg publicznych, dla których Prezydent pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem drogowym, wynosiła wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. – 2449,694 km, a według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. – 2498,914 km.

(akta kontroli tom I str. 3-4, 90-92, 100-105, 329; tom II str. 169-185)

BZRD nie dysponowało również informacjami dotyczącymi długości sieci drogowej objętej zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. W związku z powyższym nie było możliwe określenie jaki procent sieci dróg posiada zatwierdzoną organizację ruchu oraz jaki procent sieci dróg nie posiada takiej organizacji.

(akta kontroli tom I str. 3-4, 84, 90, 95)

¹⁴ Dalej: zarządzenie nr 97/2022.

¹⁵ Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm., dalej ustawa Prawo o ruchu drogowym.

¹⁶ Dalej: ZDM.

Dyrektor BZRD wyjaśnił m.in., że pracownicy Biura podejmują działania w celu stworzenia systemu informatycznego, który pozwoli na zbieranie na bieżąco wiedzy zawartej w projektach. Utworzenie jednolitej mapy zawierającej wszystkie zatwierdzone projekty, a tym samym umożliwiającą określenie jaki procent dróg podlegających zarządzaniu przez Prezydenta nie jest nimi objęty, znajduje się poza możliwościami organizacyjnymi i finansowym BZRD. Istotnym zadaniem stojącym obecnie przed biurem jest informatyczne zinwentaryzowanie posiadanej bazy projektów organizacji ruchu, w taki sposób, aby można było nią zarządzać przy użyciu różnych kryteriów. Mając na względzie, że posiadane w Urzędzie zbiory obejmują kilkadziesiąt tysięcy zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, przedsięwzięcie wymaga dużego zaangażowania środków i pomocy wyspecjalizowanych firm zewnętrznych. W chwili obecnej Biuro prowadzi rozpoznanie możliwości podjęcia się powyższych prac przez potencjalnych partnerów. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 84, 95, 267-268; tom II str. 168-169)

Na podstawie badań przeprowadzonych w odniesieniu do pięciu losowo wybranych granicznych odcinków dróg, dla których obowiązywały zatwierdzone przez Prezydenta projekty organizacji ruchu ustalono, że we wszystkich tych przypadkach granice dróg zarządzanych przez Prezydenta zostały określone prawidłowo.

(akta kontroli tom I str. 111-117)

Zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w BZRD prowadzona była ewidencja projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, która umożliwiała ujmowanie w niej wszystkich wymaganych danych określonych w § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Prowadzono ją odrębnie dla stałych i czasowych organizacji ruchu.

Analiza wpisów w ewidencjach, dotyczących 30 zatwierdzonych przez Prezydenta w latach 2022-2024 (styczeń) projektów organizacji ruchu, w tym 15 stałych i 15 okresowych organizacji ruchu¹⁷ wykazała, że zawierały one wymagane informacje dotyczące poszczególnych projektów, poza informacjami, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 8 ww. rozporządzenia, dotyczącymi przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, w przypadku 14 z 15 objętych badaniem wpisów dotyczących zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu. *Wyjaśnienia w sprawie przyczyn tej sytuacji przedstawione zostały w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 161-170)

W wyniku badania dokumentacji dotyczącej 11 losowo wybranych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, które przestały obowiązywać w latach 2022-2023 na skutek ich zastąpienia nowymi organizacjami ruchu¹⁸ stwierdzono, że projekty te, wg stanu na dzień 13 marca 2024 r., były przechowywane w BZRD, zgodnie z zasadami postępowania określonym w § 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom. I str. 158)

1.3. W zarządzeniu nr 97/2022 Prezydent nie określił wymaganych terminów (tj. maksymalnych okresów), w których powinny być załatwione sprawy dotyczące

¹⁷ Badaniem objęto wpisy dotyczące pięciu pierwszych projektów, odrębnie stałej i czasowej organizacji ruchu, zatwierdzonych w poszczególnych latach z okresu 2022-2024.

¹⁸ Badaniem w tym zakresie objęto pięć projektów stałych organizacji ruchu oraz sześć projektów czasowych organizacji ruchu.

rozpatrzenia i zatwierdzenia, przedłożonych przez inne podmioty, projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 42-48)

W latach 2022-2024 (do końca lutego) do Urzędu wpłynęło łącznie 17 165 wniosków o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu¹⁹, w tym 4159 – dotyczących stałej organizacji ruchu²⁰ oraz 13 006 – dotyczących czasowej organizacji ruchu (z uwzględnieniem projektów dotyczących tzw. „ogródków”)²¹. W ww. okresie w Urzędzie zatwierdzono ogółem 16 036 projektów organizacji ruchu, w tym 3656 stałych²² oraz 12 380 czasowych (z uwzględnieniem projektów dotyczących „ogródków”)²³.

(akta kontroli tom I str. 387-388)

Spośród ogółem 16 036 projektów organizacji ruchu zatwierdzonych w latach 2022-2024 (do końca lutego):

- 15 518 (co stanowi 96,8%) - zostało zatwierdzonych w okresie trzech miesięcy od daty wpływu wniosku w tej sprawie;
- 400 (2,5%) - w okresie od czterech do sześciu miesięcy;
- 65 (0,4%) - w okresie od siedmiu do dziewięciu miesięcy;
- 37 (0,2%) - w okresie od 10 do 12 miesięcy;
- 16 (0,1%) - w okresie powyżej 12 miesięcy.

(akta kontroli tom I str. 118 -124)

W wyniku badania dokumentacji dotyczącej procedowania w BZRD dwóch projektów organizacji ruchu, tj. projektu stałej organizacji ruchu na ulicy Komputerowej (nr ZR-OR.7221.1.1512.2022) oraz projektu czasowej organizacji ruchu na ulicy Grenadierów (nr ZR-OR.7221.1.5400.2022), które zostały zatwierdzone po upływie, odpowiednio 584 oraz 354 dni, od daty wpływu wniosków w tych sprawach stwierdzono, że w obu tych przypadkach głównymi przyczynami długotrwałości postępowań była konieczność uzupełnienia wniosków o brakujące opinie, dokonanie uzgodnień w zakresie rozwiązań przyjętych w projektach i poprawienie przedłożonych projektów.

(akta kontroli, tom I str. 90-94, 130-146)

1.4. Spośród 4159 projektów stałej organizacji ruchu przekazanych do Urzędu do zatwierdzenia w latach 2022-2024 (do końca lutego), w okresie tym do poprawek odesłano 179 projektów (84 – 2022 r., 89 – w 2023 r., sześć – w 2024 r.), a 140 odrzucono (73 – w 2022 r., 61 – w 2023 r., sześć – w 2024 r.). Spośród 13 006 projektów czasowej organizacji ruchu przekazanych w tym okresie do zatwierdzenia²⁴, do poprawek odesłano 51 (cztery – w 2022 r., 40 – w 2023 r., siedem – w 2024 r.), a 36 odrzucono (osiem – w 2022 r., 23 – w 2023 r., pięć – w 2024 r.).

(akta kontroli tom I str. 387-388)

W celu rozpatrzenia wniesionych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu w Urzędzie nie powoływano komisji, w skład których wchodziłoby przedstawiciele Policji oraz zarządu drogi, nie zasięmano opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo oraz na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

¹⁹ W 2022 r. 8138 projektów, w 2023 r. 7672 projekty.

²⁰ Z tego: 2030 - w 2022 r., 1910 - w 2023 r. oraz 219 - w 2024 r. (do końca lutego).

²¹ Z tego: 6108 - w 2022 r., 5762 - w 2023 r. oraz 1136 - w 2024 r. (do końca lutego).

²² Z tego: 1799 - w 2022 r., 1706 - w 2023 r. oraz 151 - w 2024 r. (do końca lutego).

²³ Z tego: 5877 - w 2022 r., 5586 - w 2023 r. oraz 917 - w 2024 r. (do końca lutego).

²⁴ Z uwzględnieniem projektów czasowej organizacji ruchu dotyczących tzw. ogródków.

(akta kontroli tom I str. 84-85, 386)

Zastępca Dyrektora BZRD wyjaśnił, że nie podejmowano ww. działań gdyż nie było takiej potrzeby. W Wydziale Organizacji Ruchu pracowało sześcioro certyfikowanych audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w związku z tym jakiegokolwiek wątpliwości rozpatrywane były w trakcie spotkań roboczych pracowników tego Wydziału.

(akta kontroli tom I str. 4-6, 84-85)

W wyniku analizy dokumentacji 16 odrzuconych projektów organizacji ruchu (w tym 13 - stałych i trzech - czasowych) stwierdzono, że we wszystkich przypadkach przyczynami podjęcia takich decyzji były przesłanki wskazane w § 8 ust. 5 i 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w tym:

- cztery projekty odrzucono na podstawie § 8 ust. 5 rozporządzenia, tj. ze względu na ocenę, że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub, że jest niezgodna z przepisami prawa;
- dziewięć projektów odrzucono na podstawie § 8 ust. 6 rozporządzenia, tj. ze względu na ocenę, że projektowana organizacja ruchu jest niezgodna z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej lub, że jest nieefektywna;
- trzy projekty odrzucono ze względu na stwierdzenie nieprawidłowości, o których mowa zarówno w § 8 ust. 5 jak i w § 8 ust. 6 ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 147-153)

Analiza dokumentacji 18 losowo wybranych projektów stałej organizacji ruchu, odesłanych przez Urząd do poprawy wykazała, że przyczynami podjęcia takich działań były m.in.: „nieprawidłowa inwentaryzacja”; różnego rodzaju braki w projektowanym oznakowaniu; brak odniesienia się projektanta do uzyskanych opinii w sprawie projektu; konieczność wprowadzenia dodatkowych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Po uwzględnieniu w projektach zgłoszonych przez Urząd uwag, wszystkie ww. projekty zostały zatwierdzone.

(akta kontroli str. 153-156)

1.5. W latach 2022-2023, w Biurze opracowano dziesięć projektów organizacji ruchu, z których sześć po zatwierdzeniu przekazano do wdrożenia ZDM, a jeden Burmistrzowi Dzielnicy Mokotów. Z zatwierdzenia dwóch projektów zrezygnowano, po rozpatrzeniu uwag otrzymanych z ZDM, natomiast jeden projekt, wg stanu na dzień kontroli (tj. 21 lutego 2024 r.), był w trakcie procedowania i nie został jeszcze zatwierdzony. Projekty przekazane do wdrożenia ZDM dotyczyły wprowadzenia zmian w sygnalizacji świetlnej w celu poprawy warunków ruchu rowerowego, pieszego i kołowego, natomiast projekt przekazany do wdrożenia Burmistrzowi Dzielnicy Mokotów dotyczył uzupełnienia oznakowania zatok parkingowych na ul. Cieszyńskiej. Urząd Miasta nie poniósł żadnych kosztów z tytułu przygotowania ww. projektów.

Wg stanu na dzień 21 lutego 2024 r. wdrożone zostały dwa z ww. projektów, tj. projekt przekazany do Urzędu Dzielnicy Mokotów, oraz jeden z projektów przekazanych do ZDM (dotyczący zmian w sygnalizacji świetlnej w celu poprawy warunków ruchu rowerowego na ul. Jana III Sobieskiego). Wydatki poniesione na wdrożenie tych dwóch projektów wyniosły ogółem ok. 6,7 tys. zł, z czego 1,2 tys. zł – stanowiły wydatki poniesione na ten cel przez Urząd Dzielnicy, a 5,5 tys. zł – wydatki poniesione przez ZDM. Pozostałe pięć zatwierdzonych projektów organizacji ruchu przekazanych do ZDM nie zostało wdrożone do dnia jw. W przypadku dwóch z nich (projekty o nr:

ZR-OR.7221.483.2022 i ZR-OR. 7221.749.2022), dla których termin ich wdrożenia upłynął, odpowiednio: 30 września i 24 listopada 2022 r., Biuro poinformowało ZDM o utracie ich ważności pismem z dnia 11 stycznia 2024 r.

(akta kontroli tom I str. 173-177, 180-196, 237-241)

Z-ca Dyrektora BZRD wyjaśnił, że przyczyną zwłoki w przesłaniu do ZDM ww. informacji, był fakt, że w 2023 r. pracownicy Biura przygotowywali aplikacje automatyzującą przygotowywanie pism z informacją o utracie ważności. W tym celu na pewien czas konieczne było zablokowanie rejestrów projektów organizacji ruchu w zakresie informacji o utracie ważności.

(akta kontroli tom I str. 370, 373)

W latach 2022-2023, BZRD opracowało 22 analizy organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz otrzymało 18 takich analiz od innych podmiotów²⁵ lub innych komórek organizacyjnych Urzędu²⁶.

Ponadto, w jednym przypadku analiza taka została wykonana dla Biura przez podmiot zewnętrzny, w formie dokumentu pt. „Wprowadzenie stref ruchu uspokojonego w Warszawie – wytyczne i kierunki rozwoju”. Przedmiotowe opracowanie zlecone zostało do wykonania na podstawie umowy z dnia 24 czerwca 2022 r., za kwotę 144,8 tys. zł, podmiotowi wybranemu w wyniku postępowania przeprowadzonego w trybie podstawowym, o którym mowa w art. 275 ustawy z dnia z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych²⁷. Wykonawca terminowo wywiązał się z realizacji tego zadania.

(akta kontroli tom I str. 197-201, 204-236)

W wyniku badania dokumentacji dotyczącej sporządzonych przez Biuro siedmiu takich analiz, stwierdzono, że w sześciu przypadkach zostały one opracowane w związku pismami mieszkańców dotyczącymi wprowadzenia zmian organizacji ruchu na drogach. W jednym przypadku przyczyną opracowania analizy była ocena zmiany organizacji ruchu, w związku z przedłożonym przez ZDM do zatwierdzenia projektem organizacji ruchu. W wyniku przeprowadzonych analiz, w dwóch przypadkach uznano za niezasadne wprowadzenie zmian w istniejącej organizacji ruchu. W kolejnych czterech przypadkach, w których w wyniku analizy uznano za zasadne wprowadzenie takich zmian, skierowano rekomendacje w tej sprawie do ZDM (w trzech sprawach) i Urzędu Dzielnicy Ursus (w jednej sprawie). W jednym przypadku wynikiem przeprowadzonej analizy było potwierdzenie zasadności rozwiązań przyjętych w przedstawionym przez ZDM projekcie stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 202-203; tom II str. 192)

W latach 2022-2024 do 29 lutego do Urzędu Miasta wpłynęła jedna skarga na działania Biura w zakresie realizacji przez nie zadań Prezydenta dotyczących zarządzania ruchem na drogach. Dotyczyła ona wydanej przez Biuro opinii, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, w sprawie geometrii drogi, w związku z projektem przebudowy skrzyżowania ulic. W odpowiedzi na ww. skargę, Dyrektor BZRD poinformował skarżącego m.in. o przyczynach zarekomendowania, w wydanej przez Biuro opinii, określonego rozwiązania w sprawie przebudowy tego skrzyżowania.

(akta kontroli tom I str. 242-256)

1.6. Szczegółowe zasady przeprowadzania przez pracowników BZRD kontroli wykonania zadań technicznych określonych w zatwierdzonej stałej organizacji

²⁵ Tj. m.in. ZDM, GDDKiA, Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta.

²⁶ Tj. Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Biuro Infrastruktury, Urząd Dzielnicy Mokotów.

²⁷ Dz.U. z 2023 r. poz. 1605, ze zm.

ruchu²⁸, o której mowa § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, zawarte zostały w zarządzeniu Prezydenta Nr 97/2022 z 28 stycznia 2022 r. Zgodnie z nim organ zarządzający ruchem zobowiązany był do przeprowadzenia takiej kontroli w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Informacja o wykonanej kontroli miała być przekazywana do zarządcy drogi oraz do zawiadamiającego o wprowadzeniu organizacji ruchu. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli nieprawidłowości, organ zarządzający ruchem wezwać miał podmiot zawiadamiający (o wprowadzeniu organizacji ruchu) do doprowadzenia organizacji ruchu do zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu, ze wskazaniem terminu na realizację zaleceń. W terminie do 14 dni po upływie tego terminu przeprowadzona miała być ponowna kontrola wykonania zadań technicznych.

(akta kontroli tom I str. 47)

W latach 2022-2024 (do końca lutego) do Urzędu Miasta wpłynęły zawiadomienia o wprowadzeniu 1566 zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu²⁹, co stanowiło 42,8% zatwierdzonych w tym okresie tego rodzaju projektów.

Stwierdzono, że w 546 przypadkach, spośród ww. 1566 (co stanowi 34,9%), pracownicy Biura, pomimo wpływu do Urzędu Miasta zawiadomień o wprowadzeniu stałych organizacji ruchu, wbrew postanowieniom § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, nie przeprowadzili kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z wprowadzenia ich w życie. Nieprzeprowadzenie wymaganych kontroli w tym zakresie, dotyczyło wyłącznie stałych organizacji ruchu zatwierdzonych i wprowadzonych w 2022 r. Spośród 713 stałych organizacji ruchu wprowadzonych w tym roku kontrolami wykonania zadań technicznych objęto 167. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 387-388)

W wyniku analizy losowo wybranej dokumentacji dotyczącej 50 kontroli wykonania zadań technicznych przeprowadzonych przez pracowników Biura w latach 2022-2024 stwierdzono, że 41 z nich przeprowadzono w terminie wskazanym w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. nie przekraczającym 14 dni od daty wprowadzenia organizacji ruchu wskazanej w stosownym zawiadomieniu. W pozostałych dziewięciu przypadkach liczba dni od wskazanego w zawiadomieniach terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu do dnia kontroli wyniosła od 15 do 147 dni. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 319-320)

W 32 przypadkach, w których wyniki ww. 50 kontroli wykazały nieprawidłowości, Biuro przekazało podmiotom wykonującym zadania z zakresu zarządzania drogami pisemne stosowne informacje oraz zalecenia w sprawie.

W 10 przypadkach do Biura wpłynęły pisma z odpowiedziami o wyeliminowaniu nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku ww. kontroli. W 22 przypadkach nie otrzymano takich informacji.

W żadnej z ww. 32 spraw pracownicy Biura nie przeprowadzili ponownej kontroli wykonania zadań technicznych, co stanowiło naruszenie § 11 pkt 10 Zarządzenia Prezydenta Nr 97/2022 z 28 stycznia 2022 r. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 47, 319-320, 382-383)

²⁸ Dalej: kontrola wykonania zadań technicznych.

²⁹ Z tego w 2022 r. wpłynęło 713 takich zawiadomień, w 2023 r. – 791, a w 2024 r., do końca lutego - 62.

W związku z ww. ustaleniami kontroli NIK, w dniach 21-25 marca 2024 r. (tj. w trakcie kontroli NIK), pracownicy Biura przeprowadzili kontrole dotyczące stanu realizacji uwag sformułowanych w wyniku 22 kontroli technicznych, w których stwierdzono występowanie nieprawidłowości i w których to przypadkach do Biura nie wpłynęły informacje w sprawie ich usunięcia. W wyniku tych kontroli stwierdzono, że jedynie w ośmiu przypadkach nieprawidłowości zostały usunięte. W pozostałych 14 przypadkach stwierdzono brak realizacji zaleceń (tj. usunięcia nieprawidłowości).

(akta kontroli tom I str. 319-320, 380-384)

W zarządzeniu Prezydenta Nr 97/2022 z 28 stycznia 2022 r. wskazano, że organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na sześć 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. Informacje o wykonanej kontroli są przekazywane do zarządcy drogi w formie protokołu z wykonanej kontroli, stanowiącego załącznik nr 20 do zarządzenia. W § 11 pkt 14 zarządzenia podano, że w przypadku wdrożenia teleinformatycznego systemu prowadzenia ewidencji projektów organizacji ruchu, prowadzenia kontroli wprowadzania organizacji ruchu oraz kontroli zgodności organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu na drogach publicznych, pozwalającego na komunikację i przekazywanie informacji do jednostek współpracujących, ww. czynności będą wykonywane przez BZRD w formie elektronicznej.

(akta kontroli tom I str. 47-48)

System teleinformatyczny, o którym mowa w ww. zarządzeniu, został wprowadzony w BZRD w 2022 r. Prowadzona w nim była m.in. ewidencja kontroli w formie elektronicznego rejestru, w którym generowane były karty kontroli zawierające czas i miejsce przeprowadzonych kontroli, w wyniku których stwierdzono nieprawidłowości, z uwzględnieniem ich rodzaju i opisu oraz informacje pozwalające na komunikację z zarządcami dróg w celu usunięcia uwag zawartych w kartach kontroli.

System zawierał również funkcjonalność obejmującą wizualizację na mapie drogowej Miasta punktów odpowiadających miejscom kontroli, gdzie stwierdzono poszczególne nieprawidłowości. Na podstawie danych zamieszczonych w tym systemie nie było natomiast możliwe ustalenie, na których odcinkach ulic przeprowadzone zostały kontrole, w których nie stwierdzono nieprawidłowości, w tym kiedy ostatni raz przeprowadzono taką kontrolę. Nie można też było ustalić na jego podstawie, na których odcinkach ulic nie przeprowadzono takich kontroli. Wynikało to m.in. z faktu, że w systemie tym nie zamieszczano informacji o przeprowadzonych kontrolach, w których nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 407)

Zasady organizacji przeprowadzania kontroli okresowych, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, określone zostały w wewnętrznej procedurze wprowadzonej przez Dyrektora BZRD³⁰. Określono w niej m.in., że pracownik wyznaczony przez Dyrektora Biura na funkcję koordynatora wskazywać ma pracownikom Wydziału Ewidencji i Rozwoju, wykonującym kontrole okresowe, obszary Miasta, na których mają zostać wykonane takie kontrole oraz zakres czasowy, w jakim powinny one być zrealizowane. Wnioski z kontroli oraz zebrana dokumentacja fotograficzna przekazywane mają być do koordynatora za pośrednictwem ankiety utworzonej w dedykowanym systemie teleinformatycznym.

³⁰ Procedura nie zawiera daty jej sporządzenia i zatwierdzenia.

Dla każdej nieprawidłowości stwierdzonej w czasie kontroli należy w miarę możliwości sporządzić odrębną ankietę. Koordynator ma za zadanie przeprowadzenie weryfikacji wniosków oraz następnie przedstawienie ich do akceptacji przełożonemu. Przekazywanie wniosków z kontroli do zarządców dróg i innych zainteresowanych podmiotów, a także dalsza wymiana informacji dotyczących kontroli, odbywać się mają za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługiwane przez koordynatora lub pisemnie, zgodnie z obowiązującymi w Urzędzie Miasta procedurami. W procedurze nie zamieszczono informacji dotyczących zasad podziału Miasta na rejony.

(akta kontroli tom I str. 86, 393-394)

Dyrektor Biura i jego Zastępca wyjaśniali m.in., że obszar Miasta podzielony został na 225 rejonów. Zostały one wyznaczone w oparciu o doświadczenia pracowników, tak aby sprawdzenie jednego z nich zajęło jednemu kontrolerowi nie więcej niż trzy dni robocze. Przy wyznaczaniu rejonów wzięto pod uwagę zagęszczenie sieci drogowej oraz zagęszczenie znaków drogowych. Dobór obszarów podlegających kontroli odbywał się na podstawie analizy map z zaznaczonymi rejonami dotychczas przeprowadzonych kontroli.

(akta kontroli tom I str. 98, 370, 372-373)

Wg danych przedstawionych przez Biuro, pracownicy tej jednostki objęli kontrolami okresowymi następującą liczbę rejonów w latach 2022-2023, w podziale na okresy półroczne:

- 2022 r.: I półrocze – 72 (co stanowiło ok. 32% ogółu rejonów wyznaczonych na terenie Miasta); II półrocze – 62 (tj. ok. 27%);
- 2023 r. I półrocze – 56 (tj. ok. 25%); II półrocze – 101 (tj. ok. 45%).

(akta kontroli tom I str. 98, 370, 374-379)

Stanowiło to naruszenie postanowień § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, zgodnie z którym tego rodzaju kontrole powinny być przeprowadzane w odniesieniu, do wszystkich dróg dla których Prezydent pełni funkcję organu zarządzającego ruchem, co najmniej raz na sześć miesięcy. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

Z danych zamieszczonych ww. rejestrze kontroli wynika, że spośród 474 kart kontroli sporządzonych przez pracowników Biura (w ramach wybranej próby kontroli okresowych przeprowadzonych w latach 2022-2024, w których stwierdzono występowanie nieprawidłowości³¹), tylko w przypadku 44 kart Biuro posiadało informacje o realizacji zaleceń w sprawie usunięcia nieprawidłowości w nich wskazanych.

Przyczyną tej sytuacji było nienakładanie na podmioty, do których przekazywano karty kontroli i zwracano się o usunięcie nieprawidłowości w nich wskazanych, obowiązku przekazania do Biura informacji zwrotnej w tej sprawie. Spowodowane to było nieujęciem w przepisach rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem oraz w zarządzeniu Prezydenta Nr 97/2022 z 28 stycznia 2022 r. takiego obowiązku.

(akta kontroli tom I str. 46-48, 291-297, 330-340)

Dyrektor ZDM poinformował, że z przekazanego przez kontrolerów NIK wykazu 180 zaleceń Biura, w sprawie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli okresowych, do dnia 14 marca 2024 r.³² zrealizowano 160, w tym 111 dotyczących oznakowania pionowego, 47 dotyczących oznakowania poziomego oraz

³¹ Badaniem w tym zakresie objęto wpisy do rejestru dotyczące kart nieprawidłowości sporządzonych w wyniku pierwszych 10 kontroli okresowych przeprowadzonych w poszczególnych latach.

³² Data pisma Dyrektora ZDM.

12 dotyczących innych zagadnień (tj. m.in. urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, geometrii drogi). Pozostałe zalecenia były w trakcie realizacji. Do BZRD nie były przekazywane informacje dotyczące wykonania tych zaleceń, gdyż Biuro nie występowało o ich przekazanie, a z przepisów prawa również nie wynika taki obowiązek. Dyrektor ZDM zwrócił również uwagę, że stworzony przez BZRD system teleinformatyczny, za pośrednictwem którego rozsyłane były karty kontroli, nie ma umocowania prawnego i nie został wprowadzony do stosowania przez jednostki organizacyjne Miasta zarządzeniem Prezydenta. Wskazał ponadto, że system ten wymaga dopracowania i poprawy, w celu m.in. dostosowania do specyfiki pracy ZDM, gdyż karty kontroli często dotyczą kompetencji różnych wydziałów ZDM.

Odnosząc się do pytania dotyczącego poniesionych kosztów na realizację ww. zaleceń Dyrektor wskazał, że jednostka ta posiada umowy na utrzymanie bieżące, które swoim zakresem obejmują m.in. odtwarzanie oznakowania poziomego, naprawę oznakowania pionowego, konserwację urządzeń brd. Określne w nich wynagrodzenie za ww. usługi ma charakter ryczałtowy.

(akta kontroli tom I str. 321, 324-325)

Z informacji uzyskanych przez NIK w tej samej sprawie z Urzędów Dzielnicy Warszawa-Ochota³³ i Warszawa-Wola³⁴ oraz z Zarządu Terenów Publicznych³⁵ wynika, że prawie wszystkie zalecenia podane w kartach kontroli wskazanych przez NIK zostały przez te jednostki zrealizowane. Niezrealizowane zostały pojedyncze zalecenia, które w ocenie tych jednostek były nieuzasadnione, gdyż np. nie dotyczyły projektu organizacji ruchu wskazanego w karcie kontroli.

(akta kontroli tom I str. 278-281)

Przeprowadzone przez kontrolerów NIK badanie dotyczące sprawdzania przez Biuro w toku kolejnych kontroli okresowych, czy usunięte zostały nieprawidłowości wskazane w 30 wybranych losowo kartach kontroli³⁶, wykazało, że w odniesieniu do 11 z tych kart, przeprowadzone zostały przez pracowników Biura kolejne kontrole okresowe. Kontrolami tymi objęto wykonanie wydanych zaleceń w sprawie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w ramach poprzedniej kontroli okresowej. Kontrole takie przeprowadzone zostały w przypadku 10 kart kontroli z 2022 r. oraz jednej karty kontroli z 2024 r. W ich wyniku stwierdzono, że zalecenia sformułowane w dwóch kartach kontroli zostały zrealizowane. W pozostałych dziewięciu przypadkach nie stwierdzono realizacji zaleceń, co skutkowało wysłaniem kolejnych kart kontroli ze stosownymi zaleceniami.

W przypadku 19 kart kontroli, pracownicy Biura nie przeprowadzili, do czasu kontroli NIK (tj. do dnia 21 marca 2024 r.), kolejnych kontroli okresowych obejmujących sprawdzenie realizacji zaleceń w nich sformułowanych. W dziesięciu sprawach dotyczyło to kart kontroli sporządzonych w związku z wynikami kontroli przeprowadzonych w 2023 r., a dziewięciu kart kontroli sporządzonych w związku z wynikami kontroli przeprowadzonych w dniach 4 i 5 stycznia 2024 r. W przypadku czterech kart kontroli z 2023 r. do Biura wpłynęły informacje od zarządców dróg o działaniach podjętych w sprawie realizacji zaleceń sformułowanych w tych kartach.

(akta kontroli tom I str. 268, 341)

W latach 2022- 2024 do czasu kontroli NIK (tj. do dnia 5 kwietnia 2024 r.) Biuro nie przeprowadzało kontroli okresowych na drogach w porze nocnej.

³³ Pismo z dnia 8 marca 2024 r.

³⁴ Pismo z dnia 8 marca 2024 r.

³⁵ Pismo z dnia 7 marca 2024 r.

³⁶ Badaniem w tym zakresie objęto przeprowadzanie przez Biuro ponownych kontroli okresowych w stosunku do nieprawidłowości wykazanych w 10 kartach kontroli z każdego roku objętego kontrolą.

Dyrektor BZRD wyjaśnił, że przepisy prawa nie obligują organu zarządzającego ruchem do wykonywania kontroli w porze nocnej.

(akta kontroli tom I str. 389, 391)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Prezydent, jako organ zarządzający ruchem, nie realizował w sposób prawidłowy zadań określonych w art.10 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w powiązaniu z treścią art. 10 ust. 10b pkt 2 tej ustawy, który stanowi, że ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu.

Stwierdzono bowiem, że nie dysponował pełnymi informacjami, które z dróg na terenie Miasta posiadają aktualną zatwierdzoną organizację ruchu, a które jej nie posiadają, tj. dla których dróg potrzebne jest podjęcie działań w celu opracowania projektów organizacji ruchu.

Do czasu zakończenia kontroli NIK, nie zostały podjęte działania na rzecz ustalenia stanu faktycznego w tym zakresie, co NIK ocenia jako nierzetelność.

(akta kontroli tom I str. 84, 90, 95; 168-170)

W odniesieniu do ww. sytuacji NIK zauważa, że brak obowiązywania na danym odcinku drogi zatwierdzonej organizacji ruchu może stanowić przesłankę do uznania za nielegalne wszystkich ustawionych na tym odcinku znaków drogowych. Postanowienia art. 10 ust. 10b pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowią bowiem, że ruch na drodze odbywa się wyłącznie na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedmiotowy przepis, który wszedł w życie 21 września 2022 r., wprowadzony został na podstawie art. 7 pkt 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw³⁷. W uzasadnieniu do projektu tej ustawy wskazano, że dodanie ust. 10b miało na celu ugruntowanie, na poziomie ustawy, warunku bezwzględnego dopuszczenia ruchu na drodze wyłącznie na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu.

Dyrektor BZRD wyjaśnił, m.in., że przepisy wprowadzające ww. nowelizację nie odniosły się do stanu poprzedzającego jej wprowadzenie. Przez zmiany organów zarządzających ruchem na przestrzeni minionych dekad, dla części dróg trudno jest odszukać zatwierdzone projekty organizacji ruchu. Istotnym zadaniem stojącym przed Biurem jest informatyczne zinwentaryzowanie posiadanej bazy projektów organizacji ruchu, aby można było nią zarządzać przy użyciu różnych kryteriów. Mając na względzie fakt, że posiadane przez Urząd Miasta zbiory obejmują kilkadziesiąt tysięcy zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, przedsięwzięcie wymaga dużego zaangażowania środków i pomocy wyspecjalizowanych firm zewnętrznych. W chwili obecnej Biuro prowadzi rozpoznanie możliwości podjęcia się powyższych prac przez potencjalnych partnerów.

(akta kontroli tom I str. 266-269; tom II str. 168-170)

2. W sposób nierzetelny realizowane były zadania Prezydenta dotyczące prowadzenia ewidencji zatwierdzonych organizacji ruchu.

Ustalono, że w prowadzonej przez Biuro ewidencji zatwierdzonych czasowych organizacji ruchu, wpisy odnoszące się do 14 projektów czasowych organizacji, spośród 15 objętych badaniami kontrolnymi, nie zawierały informacji

³⁷ Dz.U. z 2022 r. poz. 1768.

o przewidywanym terminie przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 9 ust. 2 pkt 8 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str.161-170)

Z-ca Dyrektora BZRD wyjaśnił, że brak podawania tych danych w ewidencji wynikał z błędu systemu służącego do rejestracji projektów. Pracownicy Biura podjęli już czynności naprawcze w celu umożliwienia wpisywania brakujących informacji.

(akta kontroli tom I str.126, 129)

3. Prezydent, jako organ zarządzający ruchem, nie zapewnił rzetelnej realizacji zadań kontrolnych, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

Stwierdzono bowiem, że w 546 przypadkach, wbrew postanowieniom § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, nie zostały w 2022 r. przeprowadzone przez pracowników Biura kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z wprowadzenia w życie zatwierdzonych stałych organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 387-388)

Ustalono również, że w dziewięciu przypadkach, na 50 kontroli wykonania zadań technicznych, których dokumentację objęto badaniami kontrolnymi, kontrole takie przeprowadzone zostały przez pracowników Biura po upływie 14 dni od rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub dokonania zmiany istniejącej organizacji ruchu, wskazanego w zawiadomieniach przesłanych do Urzędu przez podmioty wprowadzające tę organizację. Stanowiło to naruszenie § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom I str. 319-320)

Ponadto, w żadnej z 32 spraw, w przypadku których, w wyniku ww. 50 kontroli wykonania zadań technicznych ujawniono występowanie nieprawidłowości, pracownicy Biura nie przeprowadzili ponownej kontroli wykonania zadań technicznych, co stanowiło naruszenie § 11 pkt 10 Zarządzenia Prezydenta Nr 97/2022 z 28 stycznia 2022 r.

(akta kontroli tom I str. 47, 319-320, 382-383)

Dyrektor BZRD wyjaśnił, m.in., że przyczyną występowania takich sytuacji była niewystarczająca liczba pracowników, do których zadań należało wykonywanie takich kontroli. Wskazał, że w III kw. 2022 r. w Biurze zatrudniono dwie dodatkowe osoby do wykonywania kontroli, dzięki czemu z dwóch do czterech zwiększyła się liczba osób, do których zadań należało ich przeprowadzanie. W efekcie, od IV kw. 2022 r. kontrole te wykonywane były regularnie.

(akta kontroli tom I str. 398-399; tom II str. 189-191)

4. Prezydent nie zapewnił również rzetelnej realizacji zadania organu zarządzającego ruchem, określonego w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, polegającego na przeprowadzaniu, co najmniej raz na 6 miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach jemu podległych.

Ustalono bowiem, że w latach 2022-2023, w każdym półroczu, pracownicy Biura obejmowali kontrolami okresowymi jedynie od 27 do 45% regionów, na które podzielone zostało Miasto.

(akta kontroli tom I str. 98, 370, 374-379)

Dyrektor i Zastępca Dyrektora Biura wyjaśnili, że nie było możliwości osiągnięcia pełnego celu wskazanego w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem, z uwagi na „ograniczony skład osobowy pracowników dedykowanych do realizacji kontroli

okresowych w relacji do ilości dróg, które winny być skontrolowane”. Zastępca Dyrektora wskazał ponadto, że Biuro systematycznie występuje z wnioskami o zwiększenie zatrudnienia w tej jednostce. Od momentu powstania wystąpiło z dwoma wnioskami o zwiększenie zatrudnienia dzięki czemu liczba kontrolerów zwiększyła się dwukrotnie. Obecnie procedowany jest wniosek o przyznanie dodatkowych dwóch etatów do kontroli dotyczących organizacji ruchu³⁸.

(akta kontroli tom I str. 6, 86-87, 289-290, 298-316, 380-382)

OCENA CZĄSTKOWA

Prezydent nie zapewnił prawidłowej organizacji i realizacji swoich zadań jako organu zarządzającego ruchem na drogach na terenie Warszawy. Stwierdzone nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły w szczególności:

- niedysponowania przez Urząd Miasta pełnymi informacjami, które z dróg na terenie Miasta posiadają aktualną zatwierdzoną organizację ruchu, a które jej nie posiadają;
- niepodawania w ewidencji projektów zatwierdzonych czasowych organizacji ruchu wymaganych informacji dotyczących terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, co stwierdzono w 14 przypadkach na 15 objętych badaniami kontrolnymi;
- nieprzeprowadzenia w 546 przypadkach kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu oraz przeprowadzania takich kontroli w dziewięciu przypadkach, na 50 skontrolowanych, po wymaganym 14 dniowym terminie;
- nieprzeprowadzenia ponownej kontroli wykonania zadań technicznych związanych z wdrożeniem organizacji ruchu w przypadku 32 zbadanych spraw, w których w wyniku przeprowadzenia kontroli stwierdzono występowanie nieprawidłowości w tym zakresie;
- obejmowania kontrolami okresowymi, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, jedynie części dróg na terenie Warszawy, dla których Prezydent pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem.

W ocenie NIK, główną przyczyną powyższych nieprawidłowości był fakt, że w okresie objętym kontrolą Urząd Miasta nie był organizacyjnie i kadrowo w pełni przygotowany do realizacji zadań Prezydenta w tym zakresie.

OBSZAR

2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu

Opis stanu faktycznego

2.1. Zgodność organizacji ruchu na drogach z zatwierdzoną i wprowadzoną organizacją ruchu oraz obowiązującymi przepisami została zweryfikowana podczas oględzin przeprowadzonych w dniach 6 i 7 marca 2024 r., z udziałem biegłego powołanego przez Dyrektora Delegatury NIK w Warszawie. Objęto nimi 10 odcinków

³⁸ Dyrektor BZRD występował z następującymi wnioskami w tej sprawie:

- w listopadzie 2021 r. zwrócił się o zwiększenie zatrudnienia w Biurze o 10,5 etatu, w tym o cztery etaty z przeznaczeniem na zatrudnienie dodatkowych osób do kontroli organizacji ruchu (w efekcie przyznano dodatkowe osiem i pół etatu, w tym dwa etaty do wykonywania kontroli),
- w grudniu 2022 r. zwrócił się o zwiększenie zatrudnienia w Biurze o siedem etatów (w efekcie tego działania przyznano dodatkowe trzy etaty);
- w grudniu 2023 r. zwrócił się z wnioskiem o zwiększenie zatrudnienia w Biurze o pięć etatów, w tym o trzy etaty z przeznaczeniem do wykonywania kontroli organizacji ruchu.

W w/w wnioskach, Dyrektor uzasadniał, m.in., że ze względu na braki personalne nie są spełniane wymagania rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, które nakładają na organ zarządzający ruchem przeprowadzanie dwóch rodzajów kontroli.

dróg na terenie Miasta, dla których Prezydent pełni funkcję organu zarządzającego ruchem (o łącznej długości 10,3 km)³⁹.

(akta kontroli tom II str.13-123)

W wyniku oględzin ustalono, że w przypadku 10 skontrolowanych odcinków dróg istniejące na nich oznakowanie nie było w pełni zgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu. Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości polegały m.in. na:

- umieszczeniu na drogach znaków drogowych (pionowych i poziomych) bądź urządzeń brd (tj. słupków blokujących, wygradzeń łańcuchowych), nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, co stwierdzono na sześciu odcinkach dróg;
- nieumieszczeniu w pasie drogowym oznakowania pionowego bądź urządzeń brd przewidzianych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, co stwierdzono na dziewięciu odcinkach dróg;
- innym, aniżeli przewidziane w projektach organizacji ruchu, usytuowanie lub wygląd znaków drogowych, co stwierdzono na siedmiu odcinkach dróg.

Ponadto na czterech odcinkach dróg objętych oględzinami stwierdzono zastosowanie lub usytuowanie oznakowania pionowego niezgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków. Oględziny wykazały występowanie na ww. odcinkach dróg również innych rodzajów nieprawidłowości lub uchybień mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. m.in.

- uszkodzone, zniszczone, przekrzywione lub nieczytelne elementy oznakowania pionowego lub poziomego, co stwierdzono na siedmiu odcinkach dróg;
- usytuowanie w pobliżu pasa drogowego roślinności przydrożnej ograniczającej widoczność znaków bądź innych uczestników ruchu drogowego, co stwierdzono na trzech odcinkach dróg.

Powyższe zostało szerzej opisane w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom II str.15-86, 150-151, 235)

2.2. W przypadku siedmiu, z 10 odcinków dróg objętych oględzinami, stwierdzono występowanie różnego rodzaju czynników wpływających negatywnie na czytelność i widoczność funkcjonującej organizacji ruchu, a tym samym stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczyło to w szczególności niewłaściwego stanu części oznakowania poziomego i pionowego oraz występowania zieleni przydrożnej, która ograniczała widoczność znaków drogowych bądź ruchu na drodze, o czym była mowa w pkt 2.1.

Oględziny wykazały występowanie na ww. odcinkach dróg również innych sytuacji mogących, w ocenie biegłego biorącego udział w oględzinach, stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczyło to m.in.:

- ograniczonej widoczności pieszych na ul. Grochowskiej, przed przejściem dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Żółkiewskiego, z uwagi na parkujące samochody;

³⁹ Oględzinami objęto następujące odcinki dróg: ul. Grochowska (na odcinku od ul. Majdańskiej do ul. Tarnowieckiej); al. Solidarności (na odcinkach od ul. Szwedzkiej do ul. Naczelnikowskiej oraz od ul. Leszno do ul. Młynarskiej); al. 4 Czerwca 1989 r. (na odcinku od skrzyżowania z ul. Świerszcza do skrzyżowania z ul. Traktorzystów i ul. Szamoty); ul. Krasnobrodzka (na odcinku od ul. Aleksandra Kowalskiego do węzła z drogą ekspresową S8); ul. Topiel (na odcinku od skrzyżowania z ul. Oboźną i ul. Leszczyńską do skrzyżowania z ul. Tamka i ul. Leona Kruczkowskiego); ul. św. Wincentego (na odcinku od ul. Gilarskiej do ul. Borzymowskiej); al. Jana Pawła II (na odcinku od ul. Milej do linii kolejowej i ul. Kłopot); ul. Pułkowa w ciągu Wisłostrady (na odcinku od ul. Kazimierza Wójcickiego do granic Miasta); ul. Conrada (na odcinku od al. Władysława Reymonta do ul. Kwitnącej).

- usytuowania skrzynek telekomunikacyjnych i biletomatu przed przejściem dla pieszych przez ul. Grochowską na plac Piotra Szembeka, co w ocenie biegłego, może rozpraszać uwagę kierujących oraz ograniczać widoczność pieszym;
- braku wzajemnej widoczności przez pieszych i kierowców na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. św. Wincentego z ul. Niwa, z uwagi na przesłaniające widoczność ogrodzenie znajdujące się na działce zlokalizowanej obok drogi (w ocenie biegłego w celu poprawy widoczności należałoby zlikwidować dodatkowy pas dla skręcających w prawo lub pozyskać fragment działki, na której stoi ogrodzenie przesłaniające widoczność);
- słupów reklamowych zlokalizowanych na al. Jana Pawła II, na przecięciu drogi dla rowerów z drogą dla pieszych oraz wokół ronda „Zgrupowania AK Radosław”, co w pierwszym przypadku, zdaniem biegłego, powodowało ograniczenie widoczności, a w drugim mogło rozpraszać uwagę kierowców.

(akta kontroli tom II str.15-86, 150-151, 199-230)

Stwierdzono, że słupy reklamowe oraz automat biletowy, o których mowa wyżej, umieszczone zostały w pasie drogowym przez podmioty trzecie na podstawie zezwoleń udzielonych przez Prezydenta w drodze decyzji, natomiast skrzynka telekomunikacyjna była urządzeniem służącym do sterowania sygnalizacją świetlną.

(akta kontroli tom II str. 199-230)

2.3. Stwierdzono, że cztery odcinki dróg, spośród 10 objętych oględzinami, nie zostały objęte przez pracowników Biura ani jedną kontrolą okresową w latach 2022-2023. Dotyczyło to obu odcinków na al. Solidarności oraz odcinków al. 4 Czerwca 1986 r. i ul. Św. Wincentego. Pozostałe sześć odcinków dróg obejmowane było kontrolami okresowymi ale tylko w przypadku trzech z tych odcinków od daty przeprowadzenia przez pracowników Biura ostatniej takiej kontroli, do daty przeprowadzenia przez NIK ww. oględzin, upłynęło mniej niż sześć miesięcy. W pozostałych trzech przypadkach okres ten wynosił od ośmiu do 13 miesięcy. I tak, w przypadku objętych oględzinami odcinków:

- al. Jana Pawła II – ostatnia taka kontrola przeprowadzona została 7 lutego 2023 r.;
- ul. Pułkowej – ostatnia taka kontrola przeprowadzona została 3 kwietnia 2023 r.;
- ul. Topiel – ostatnia taka kontrola przeprowadzona została 25 maja 2023 r.;
- ul. Grochowskiej – ostatnia taka kontrola przeprowadzona została 29 sierpnia 2023 r.;
- ul. Krasnodębskiej – ostatnia kontrola przeprowadzona została 16 października 2023 r.;
- ul. Conrada – ostatnia taka kontrola przeprowadzona została 23 listopada 2023 r.

Nie objęcie części z ww. dróg kontrolami okresowymi, jak i przeprowadzanie takich kontroli z częstotliwością mniejszą niż raz na sześć miesięcy, stanowiły naruszenie § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. *Powyższe zostało szerzej opisane w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 258-264)

2.4. W przypadku 12 zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, spośród 50 projektów stałej organizacji ruchu obowiązujących na 10 odcinkach dróg objętych przez NIK oględzinami, z udziałem biegłego, stwierdzono, że w planach sytuacyjnych wchodzących w ich skład nie określono parametrów geometrii drogi, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach⁴⁰. *Szerszy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

⁴⁰ Dz.U. z 2019 r. poz. 2311., dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Na wszystkich 10 odcinkach dróg, objętych oględzinami, dla których Prezydent pełnił, w okresie objętym kontrolą, funkcję organu zarządzającego ruchem drogowym, stwierdzono występowanie różnego rodzaju nieprawidłowości dotyczących ich oznakowania znakami drogowymi oraz umieszczenia na nich urządzeń brd.

Dotyczyły one m.in. niezgodności rozwiązań zastosowanych w tym zakresie na drogach z rozwiązaniami przyjętymi w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu. I tak:

- na pięciu odcinkach⁴¹ umieszczono 25 różnego rodzaju znaków drogowych (pionowych lub poziomych)⁴², które nie zostały ujęte w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- na dziewięciu odcinkach⁴³ nie umieszczono 23 różnego rodzaju znaków pionowych⁴⁴ ujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- na dwóch odcinkach⁴⁵ umieszczono dwa urządzenia brd⁴⁶ nieujęte w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- na jednym z odcinków⁴⁷ nie umieszczono urządzenia brd⁴⁸ ujętego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
- na siedmiu odcinkach⁴⁹ usytuowanie lub wygląd łącznie 18 znaków drogowych⁵⁰ było inne aniżeli przewidziane w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu.

Ponadto, na czterech odcinkach dróg objętych oględzinami stwierdzono pięć przypadków niezgodności w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków. Dotyczyło to:

- w czterech przypadkach⁵¹, oznakowania przejść dla pieszych przez drogi rowerowe jedynie znakiem poziomym P-10 bez zastosowania znaku pionowego D-6, czym naruszono przepisy pkt 5.2.6.3. załącznika;
- w jednym przypadku⁵², umieszczenia na jednym słupku wsporczym znaku pionowego A-7 razem z dwoma innymi znakami, czym naruszono postanowienia pkt. 1.5.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia, które dopuszczają umieszczenie tego znaku na jednym słupku tylko z jednym innym znakiem drogowym.

⁴¹ Dotyczyło to odcinków następujących dróg: ul. Grochowska; Al. Solidarności (na obu odcinkach); Al. 4 Czerwca 1989 r.; ul. Conrada.

⁴² Dotyczyło to m.in. następujących znaków drogowych: A-9, B-2, B-5, B-22, B-36, B-43, D-3, D-6, P-8a, P-10, P-13, P-14.

⁴³ Występowania tego rodzaju nieprawidłowości nie stwierdzono jedynie w przypadku objętego oględzinami odcinka ul. Krasnobrodzkiej.

⁴⁴ Dotyczyło to m.in. następujących znaków: A-16, A-24, B-23, B-35, B-44, C-2 z T-0, C-5 z T-0, D-1, D-6, D-18a z T-0, D-26b, D-42, F-10.

⁴⁵ Dotyczyło to odcinków następujących dróg: Al. Solidarności (na odcinku od ul. Leszno do ul. Młynarskiej); ul. Krasnobrodzka.

⁴⁶ Dotyczyło to m.in. następujących urządzeń brd: wygrodenie łańcuchowe (U-12b); słupki blokujące (U-12c).

⁴⁷ Dotyczyło to Al. Solidarności, na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Naczelnikowskiej.

⁴⁸ Dotyczyło to słupka blokującego (U-12c).

⁴⁹ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: al. Solidarności (na obu odcinkach); al. 4 Czerwca 1989 r.; ul. Krasnobrodzka; ul. św. Wincentego; Al. Jana Pawła II; ul. Conrada.

⁵⁰ Dotyczyło to następujących znaków drogowych: B-21, B-36, B- 43, D-1, D-3, D-40, D-41, D-47, F-10, F-16; E-2a.

⁵¹ Dotyczyło to odcinków następujących dróg: ul. Grochowska; al. Solidarności (na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Naczelnikowskiej); ul. św. Wincentego; al. Jana Pawła II.

⁵² Dotyczyło to Al. Solidarności, na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Naczelnikowskiej.

Wyniki oględzin na ww. odcinkach dróg wykazały również występowanie innych rodzajów nieprawidłowości lub uchybień mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in.:

- na siedmiu odcinkach⁵³, w 37 przypadkach, stwierdzono przekrzywione, zniszczone lub nieczytelne znaki drogowe (pionowe i poziome);
- na czterech odcinkach⁵⁴, w pięciu przypadkach, stwierdzono zieleń przydrożną (tj. drzewa lub krzaki), która z uwagi na jej usytuowanie, w ocenie biegłego biorącego udział w oględzinach, mogła ograniczać widoczność istniejącego oznakowania dróg bądź ruchu drogowego.

(akta kontroli tom II str. 15-86, 150-151)

Dyrektor BZRD wyjaśnił m.in, że w części przypadków, przyczyną nieujęcia znaków drogowych w aktualnie obowiązujących projektach organizacji ruchu były błędy popełnione podczas inwentaryzacji. Wskazał ponadto, że wyjaśnienie wszystkich nieprawidłowości wymaga wykonania szczegółowej analizy. Biuro wystąpiło do odpowiednich zarządców dróg z prośbą o przedstawienie stanowiska w tej sprawie.

(akta kontroli tom II str. 188-191, 194-195, 239-241)

W ocenie NIK, główną przyczyną, występowania opisanych wyżej nieprawidłowości, było niewywiązywanie się przez Biuro w sposób rzetelny z obowiązków dotyczących przeprowadzania na tych odcinkach kontroli okresowych określonych w przepisach § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Stwierdzono bowiem, że spośród ww. 10 objętych oględzinami, cztery odcinki dróg⁵⁵ nie zostały objęte przez pracowników Biura żadną kontrolą okresową w latach 2022-2023., a na kolejnych trzech odcinkach⁵⁶ ostatnie takie kontrole przeprowadzone zostały w terminie od ośmiu do 13 miesięcy przed oględzinami przeprowadzonymi przez NIK.

(akta kontroli tom I str. 258-264)

Z-ca Dyrektora Biura wyjaśnił m.in, że brak wypełnienia obowiązku przez BZRD w zakresie przeprowadzania kontroli okresowych w ww. przypadkach był wynikiem niedostatecznego stanu osobowego.

(akta kontroli tom I str. 288-289)

2. Prezydent nie zapewnił rzetelnej realizacji zadań określonych w § 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, dotyczących zatwierdzania organizacji ruchu na drogach w Warszawie.

W 12 przypadkach⁵⁷, na 50 zatwierdzonych stałych organizacji ruchu obowiązujących na 10 odcinkach dróg objętych oględzinami przeprowadzonymi przez kontrolera NIK z udziałem biegłego, stwierdzono, że plany sytuacyjne wchodzące w skład dokumentacji projektowej nie zawierały określenia parametrów geometrii drogi, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

⁵³ Dotyczyło to odcinków następujących dróg: ul. Grochowska; al. Solidarności (na odcinku od ul. Szwedzkiej do ul. Naczelnikowskiej); al. 4 Czerwca 1989 r.; ul. Krasnobrodzka; ul. św. Wincentego; al. Jana Pawła II; ul. Pułkowa.

⁵⁴ Dotyczyło odcinków to następujących dróg: ul. Grochowska; al. 4 Czerwca 1989 r.; al. Jana Pawła II; ul. Pułkowa.

⁵⁵ Dotyczyło to objętych oględzinami obu odcinków al. Solidarności oraz odcinków al. 4 Czerwca 1986 r. i ul. św. Wincentego.

⁵⁶ Dotyczyło to objętych oględzinami odcinków al. Jana Pawła II, ul. Pułkowej i ul. Topiel.

⁵⁷ Dotyczyło to następujących organizacji ruchu: NI-D-I.8022.1.411.2020.KK; NI-D I.8022.1.176.2022.JM; NI-D- /KK/5418.201.2010; NI-D-I.8022.1.389.2023.JM; NI-D-I.8022.1.494.2021.K.; NI-D I.8022.1.579.2021.SR; NI-D-I.8022.1.696.2015.KK; NI-D I.8022.1.378.2015.RS; NI-D-I.8022.1.210.2022.SR; NI-D-I.8022.1.769.2023.JG.

(akta kontroli tom II str. 4-8, 15-86)

Naczelnik Wydziału Organizacji Ruchu odnosząc się do tych ustaleń wskazał, że brak podania parametrów geometrii drogi wynikał z tego, że ww. projekty dotyczyły jedynie wprowadzenia zmian w zakresie oznakowania.

(akta kontroli tom II str. 4-8, 126, 131)

W odniesieniu do ww. argumentów NIK zauważa, że w § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem wskazano, iż plan sytuacyjny wchodzący w skład projektu organizacji ruchu powinien zawierać parametry geometrii drogi. W przedmiotowym rozporządzeniu nie ma zapisów dopuszczających odstępianie od tego wymogu w określonych sytuacjach, takich jak np. częściowa zmiana w organizacji ruchu.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia sposób realizacji zadań Prezydenta, jako organu zarządzającego ruchem na drogach w Warszawie w zbadanym zakresie. Na wszystkich 10 odcinkach dróg objętych oględzinami stwierdzono występowanie różnego rodzaju nieprawidłowości mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczyły one w szczególności przypadków:

- niezgodności, w zakresie oznakowania umieszczonego na drogach z oznakowaniem określonym w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- niezgodności, w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- złego stanu technicznego znaków drogowych bądź urządzeń brd, co negatywnie wpływało na czytelność wprowadzonej organizacji ruchu oraz zagrażało bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- zatwierdzenia projektów organizacji ruchu niespełniających wymogów określonych w § 5 ust. 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach

W ocenie NIK główną przyczyną występowania ww. nieprawidłowości w zakresie oznakowania dróg była nierzetelna realizacja zadań Prezydenta, określonych w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, dotyczących przeprowadzania kontroli okresowych na drogach.

IV. Wnioski

Wnioski

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

1. Podjęcie działań na rzecz ustalenia, czy wszystkie drogi na terenie Warszawy, dla których Prezydent pełni funkcje organu zarządzającego ruchem posiadają aktualną organizację ruchu, w celu objęcia wszystkich takich dróg zatwierdzonymi organizacjami ruchu.
2. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu spełniających wszystkie wymogi określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.
3. Wprowadzanie wszystkich wymaganych danych do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.
4. Podjęcie działań organizacyjnych na rzecz zapewnienia przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych oraz kontroli okresowych zgodnie z zasadami postępowania określonymi w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem oraz w uregulowaniach wewnętrznych.

5. Wygzekwowanie usunięcia wszystkich nieprawidłowości stwierdzanych w trakcie oględzin przeprowadzonych przez NIK.

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 Warszawie. 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
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Warszawa, dnia 29 maja 2024 r.

Kontroler
Zbigniew Dudzik
Główny specjalista kontroli
państwowej
-//-

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

p.o. Dyrektora
Stanisław Jarosz

-//-
.....
podpis