NIK źle o oznakowaniu dróg przez samorządy

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 26, kwiecień 2014 00:00
Rafał Rudka
Odsłony: 1976

Oznakowanie niezgodne z przyjętą organizacją ruchu, zniszczone znaki drogowe, nieczytelne pasy na jezdni, nagromadzenie znaków utrudniające ich odczytanie, braki w oznakowaniu, reklamy zasłaniające znaki, wreszcie w wielu przypadkach brak przyjętej organizacji ruchu – to wszystko ujawnili na polskich drogach kontrolerzy NIK i działający na zlecenie Izby inspektorzy z Urzędów Wojewódzkich.

Łączna długość wszystkich dróg publicznych w Polsce wynosi ponad 400 tys. km - z tego 55 proc. to drogi gminne (ponad 237 tys. km), 33 proc. powiatowe (prawie 130 tys. km), 7 proc. drogi wojewódzkie (28,5 tys. km), a pozostałe 5 proc. to drogi krajowe, w tym autostrady i ekspresówki (prawie 19 tys. km). NIK przeprowadziła kontrolę jakości oznakowania i organizacji ruchu na wszystkich drogach z wyjątkiem krajowych.

Kontrolerzy NIK oraz działający na zlecenie Izby inspektorzy z Urzędów Wojewódzkich ujawnili w trakcie kontroli następujące nieprawidłowości:

- oznakowanie było niezgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu;
- w wielu miejscach nadmiar znaków utrudniał ich percepcję;
- w innych miejscach brakowało wymaganych organizacją ruchu znaków;
- 70 proc. robót drogowych była niewłaściwie oznakowana;
- na drogach pozostawały znaki po skończonych remontach, wprowadzające w błąd kierowców;
- znaki pionowe były nieczytelne, zniszczone, uszkodzone, miały niewłaściwą barwę tablic - np. w województwie śląskim w takim stanie było ponad 30 proc. znaków;
- znaki poziome były słabo widoczne lub wręcz nieczytelne na blisko 30 proc. skontrolowanych dróg;
- znaki umieszczano na nieodpowiedniej wysokości, na niewłaściwych konstrukcjach (np. na słupach trakcji elektrycznej, przydrożnych zabudowach, drzewach), a także w nieprzepisowej, niebezpiecznie bliskiej odległości od krawędzi jezdni;
- pomiędzy rozmieszczonymi znakami nie zachowywano przepisowej odległości;
- znaki były niewidoczne, zasłaniały je przydrożne reklamy oraz drzewa i krzewy;
- część reklam była umieszczona przy jezdniach bez zgody zarządców dróg, a ok. 30 proc. znalazło się tam bez wcześniejszej analizy ich wpływu na widoczność oznakowania;
- brakowało słupków prowadzących, które ułatwiają kierowcom jazdę nocą i w trudnych warunkach atmosferycznych;
- brakowało wymaganych barier ochronnych przy przejściach dla pieszych w pobliżu szkół;
- zarządcy dróg nie przeprowadzali obowiązkowych analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie jej bezpieczeństwa lub robili to niestarannie. To właśnie te badania umożliwiają wskazanie najbardziej niebezpiecznych odcinków i miejsc na drogach.

Nieprawidłowości związane z organizacją ruchu

Znaki są źle ustawione, bo dla wielu dróg - szczególnie gminnych i powiatowych - nie zostały opracowane projekty organizacji ruchu lub zostały one zaprojektowane wadliwie. A to właśnie na ich podstawie wprowadza się oznakowanie pionowe i poziome, sygnalizację świetlną i dźwiękową oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu (np. barierki czy progi zwalniające).

Wiele dróg w Polsce nie posiada zatwierdzonej organizacji ruchu drogowego. Dotyczy to najczęściej dróg w gorszym stanie technicznym, czyli gminnych i powiatowych. Wybudowano je bowiem przed 19 sierpnia 1999 roku. Od tego dnia zarządcy dróg mieli obowiązek sporządzać projekty organizacji ruchu

Phoca PDF

tylko dla nowych dróg lub tych fragmentów dróg, które zostały wyremontowane. W pozostałych przypadkach, czyli w stosunku do dróg wybudowanych przed 19 sierpnia 1999 r., zależało to od ich dobrej woli.

Tymczasem to właśnie zatwierdzona organizacja ruchu jest podstawą wprowadzenia znaków pionowych i poziomych, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Dlatego NIK postuluje, by dla poszczególnych kategorii dróg samorządowych wyznaczyć ostateczne terminy na wprowadzenie stałych organizacji ruchu.

Samorządy w różnym stopniu wdrożyły na swoim terenie organizację ruchu. Przykładowo żadna ze skontrolowanych dróg na terenie powiatu zgierskiego nie miała opracowanego projektu organizacji ruchu. Podobnie było w gminie Gietrzwałd, gdzie zdarzało się, że znaki ustawiano na polecenie wójta, bez przestrzegania wymogów w tym zakresie. Z kolei na terenie powiatu białostockiego przyjętej organizacji ruchu nie posiadało ponad 40 proc. dróg, a na terenie powiatu jędrzejowskiego blisko 30 proc. dróg gminnych. Przeważająca część dróg wojewódzkich miała zatwierdzoną organizację ruchu.

W większości skontrolowanych dróg organizację ruchu zatwierdzano na podstawie niekompletnych projektów. Nie zawierały one planów orientacyjnych i sytuacyjnych lub sporządzono je w niewłaściwej skali. Stwierdzono także przypadki przedkładania do zatwierdzenia projektów, do których nie zostały dołączone wszystkie wymagane opinie (przede wszystkim policji).

Główną przyczyną tych nieprawidłowości było słabe przygotowanie merytoryczne pracowników odpowiedzialnych za projekty organizacji ruchu. W obecnym stanie prawnym praktycznie każdy może sporządzić taki projekt, bo przepisy nie określają kwalifikacji projektanta.

Organy zarządzające ruchem - starostowie i marszałkowie województw - nie przeprowadzali obligatoryjnych kontroli dróg lub robili to nierzetelnie. Dotyczy to zarówno kontroli technicznych, które przeprowadza się w ciągu
14 dni od wprowadzenia stałej organizacji ruchu na drodze, jak i kontroli znaków, sygnalizacji oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Te ostatnie kontrole należy przeprowadzać na wszystkich drogach raz na pół roku.

Wnioski *de lege ferenda*:

- Należy wprowadzić obligatoryjne przyjęcie organizacji ruchu na wszystkich drogach, także tych wybudowanych przed 1999 rokiem.
- Należy określić sankcje w ustawie Prawo o ruchu drogowym dla zarządców dróg za umieszczanie znaków i sygnalizatorów niezgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu. Wojewodowie mogliby nakładać, w drodze decyzji administracyjnej, kary finansowe w przypadku stwierdzenia takich sytuacji.

Inne wnioski:

- Konieczne jest wdrożenie ogólnopolskiego elektronicznego systemu organizacji ruchu.
- Należy zmienić niedobrą praktykę przy usuwaniu drzew i krzewów w pobliżu dróg. Obecnie w przypadku usunięcia jednego drzewa (np. ze względu na bezpieczeństwo ruchu lub przebudowę drogi) organ wydający zezwolenie nakazuje często posadzić w zamian nawet do trzech drzew w

Phoca PDF

pobliżu drogi. Według policyjnych statystyk w okresie od 1 lipca 2012 do 30 czerwca 2013 w wyniku uderzenia w drzewo doszło do ponad 6 tys. wypadków i kolizji.

Z pełną treścią raportu NIK można zapoznać się TUTAJ.

Źródło: NIK

Phoca PDF