



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.04.2020

Michał Zaleski
Prezydent Miasta Torunia
ul. Wały gen. Wł. Sikorskiego 8
87-100 Toruń

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Torunia, ul. Wały gen. Wł. Sikorskiego 8, 87-100 Toruń
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Zaleski, Prezydent Miasta Torunia w okresie objętym kontrolą ¹
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych. 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2020 (do dnia zakończenia kontroli, tj. do 19 sierpnia 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 ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	Leszek Murat, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/128/2020 z 30 czerwca 2020 r.

(akta kontroli str. 1, 6-9)

¹ Dalej: „Prezydent”.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

NIK ocenia pozytywnie podejmowane przez Prezydenta działania ukierunkowane na identyfikację przejść dla pieszych o podwyższonym ryzyku zajścia zdarzeń niebezpiecznych i eliminowanie tych zagrożeń, zwłaszcza: 1) opracowanie w 2016 r. *Programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na przejazdach dla rowerzystów*⁴, 2) zlecenie w 2019 r. wykonania kompleksowej kontroli przejść niesterowanych sygnalizacją świetlną na drogach dwujezdniowych, 3) wykorzystywanie raportów o stanie bezpieczeństwa na drogach, 4) powołanie Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów. W ocenie NIK, konsekwentne realizowanie założeń Programu i przeznaczenie na inwestycje infrastrukturalne dedykowane bezpieczeństwu m.in. pieszych - 6 616 850 zł mogło przyczynić się do znacznego zmniejszenia w latach 2016-2019 liczby niebezpiecznych zdarzeń (o 29,3%). W przypadku dziesięciu przejść dla pieszych wskazanych NIK przez Komendę Miejską Policji w Toruniu jako potencjalnie najbardziej niebezpieczne (z największą liczbą zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego) na podstawie porównania liczby zdarzeń drogowych, które wystąpiły na tych przejściach w dwóch okresach⁵ przy uwzględnieniu wskaźnika ciężkości wypadków⁶ stwierdzono, że w porównywanych okresach wiosenno-letnich liczba wypadków i wskaźnik ciężkości nie wzrósł, a w jesienno-zimowych choć zwiększyła się liczba wypadków z dwóch do pięciu, wskaźnik ciężkości spadł o 60%⁷.

W ocenie NIK, Wydział Gospodarki Komunalnej⁸, któremu powierzono zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach, nie został jednak właściwie przygotowany organizacyjnie do ich wykonywania. Wskazują na to stwierdzone nieprawidłowości dotyczące m.in.: braku przeprowadzania cyklicznych kontroli oznakowania drogowego, zatwierdzanie projektów organizacji ruchu niespełniających wymagań prawnych, nierzetelne dokumentowanie i archiwizowanie podejmowanych działań.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych.

Według stanu na 30 czerwca 2020 r. Prezydent sprawował zarząd nad ruchem drogowym na 482,2 km dróg publicznych (w tym 40,6 km dróg krajowych, 25,6 km dróg wojewódzkich, 76,0 km dróg powiatowych, 339,9 km dróg gminnych).

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dalej także: „Program”.

⁵ Porównania dokonano dla okresów: wiosenno-letnich (od 1 kwietnia do 30 września 2016 r. i od 1 kwietnia do 30 września 2019 r.) oraz jesienno-zimowych (od 1 października 2016 r. do 30 marca 2017 r. i od 1 października 2019 r. do 30 marca 2020 r.).

⁶ Wskaźnik ciężkości wypadków - na potrzeby kontroli należy rozumieć stosunek liczby wypadków ciężkich do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Za wypadki ciężkie uznano wypadki ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszkodzeniem ciała (powyżej siedmiu dni).

⁷ Spadek wskaźnika z „1” do „0,4”.

⁸ Dalej także: „Wydział”, „WGK”.

⁹ 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.

Na drogach tych znajdowało się 2 681 przejść dla pieszych (na 30 czerwca 2020 r.), a ich liczba wzrastała we wszystkich latach objętych kontrolą (2 631 w 2016 r., 2 658 w 2017 r., 2 667 w 2018 r., 2 676 w 2019 r.)¹⁰. W okresie od 2016 r. do 2020 r. wzrosła też liczba przejść z sygnalizacją świetlną (z 436 do 473, tj. o 8,5%) i ich udział w liczbie wszystkich przejść (z 16,6% do 17,6%). Niezmienna pozostawała natomiast liczba przejść bezkolizyjnych (siedem).

(akta kontroli str. 23, 132)

W dniu 4 września 2006 r. Prezydent powierzył zarządzanie ruchem na drogach WGK. W strukturze Wydziału zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem należało do kompetencji Referatu Nadzoru Drogowego i Zarządzania Ruchem na Drogach¹¹. W Referacie zatrudnionych było odpowiednio: 4 pracowników w 2016 r., 5 pracowników w 2018 r. i 4 pracowników w 2020 r.¹² Liczba wakatów wynosiła jeden: w 2016 r.¹³, w 2018 r.¹⁴ i 2020 r.¹⁵ Na 54 miesiące objęte kontrolą pełna obsada stanowisk występowała jedynie w 19 miesiącach (35,2%).

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że Referat w części okresu objętego kontrolą pracował w niepełnej obsadzie, co było spowodowane głównie brakiem możliwości pozyskania odpowiednich kadr w wyniku prowadzonych naborów.

(akta kontroli str. 10-14, 37-64, 197, 229-230, 274)

Obowiązki rozpatrywania, opracowywania, opiniowania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu nałożono na dwie osoby: Dyrektora WGK w odniesieniu do stałych projektów organizacji ruchu oraz Kierownika Referatu w odniesieniu do tymczasowych projektów organizacji ruchu. Nie wyznaczono pracownika odpowiedzialnego wyłącznie za bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych.

(akta kontroli str. 15, 24-30, 133)

Pierwszy pracownik legitymował się tytułem zawodowym magistra na kierunku administracja¹⁶ oraz posiadał 11-letnie doświadczenie w zarządzaniu ruchem drogowym. W 2019 r. osoba ta ukończyła kurs stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Drugi pracownik legitymował się tytułem zawodowym magistra inżyniera na kierunku inżynieria i ochrona środowiska oraz ponad trzyletnim doświadczeniem zawodowym w zarządzaniu ruchem drogowym. W 2019 r. ukończył kurs stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz szkolenie z zakresu organizacji ruchu drogowego na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i strefach ruchu – problemy interwencji organów sprawujących kontrolę ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 125-127, 274-277)

W Urzędzie nie prowadzono bazy danych, w której gromadzono by systematycznie informacje o stanie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. WGK posiada dostęp do prowadzonej przez Miejski Zarząd Dróg¹⁷ bazy *Wspomaganie Zarządzania Drogami i Ruchem na Drogach* zawierającej wykaz lokalizacji przejść dla pieszych, jednak bez zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa pieszych. Kierownik

¹⁰ Dane na dzień 1 stycznia podanych lat.

¹¹ Dalej: „Referat”.

¹² Według stanu na 1 stycznia podanych lat.

¹³ Według stanu na 1 stycznia.

¹⁴ Według stanu na 1 stycznia.

¹⁵ Według stanu na 30 czerwca.

¹⁶ Dodatkowo pracownik ten ukończył studia podyplomowe w zakresie zarządzania finansami i marketingu.

¹⁷ Dalej: „MZD”.

Referatu wyjaśniła m.in., że stworzenie wspólnej bazy danych o przejściach dla pieszych wymagałoby podjęcia w tym zakresie współpracy wielu jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pieszych i poniesienia niezbędnych nakładów. Dodała, że utworzenie bazy zostanie rozważone po ustaniu pandemii.

W 2019 r. w Urzędzie przygotowano – na polecenie Prezydenta - wykaz podsumowujący wyniki kontroli przejść dla pieszych niesterowanych sygnalizacją świetlną wyznaczonych na drogach dwujezdniowych. Obejmował on 46 lokalizacji i ocenę m.in. czytelności oznakowania pionowego i poziomego oraz widoczności przejścia. Wynikały z niego następujące informacje:

a) aktywne znaki D-6/D-6b występowały w przypadku 36 przejść (w tym na czterech były niesprawne),

b) widoczność przejścia uznano za bardzo dobrą lub dobrą w stosunku do 32 przejść (w tym na dwóch objętych szczegółowym badaniem NIK), umiarkowaną w stosunku do 10, zaś słabą w stosunku do 3¹⁸,

c) czytelność oznakowania pionowego uznano za bardzo dobrą lub dobrą w stosunku do 43 przejść, zaś umiarkowaną w stosunku do trzech,

d) czytelność oznakowania poziomego uznano za bardzo dobrą lub dobrą w stosunku do 36 przejść, umiarkowaną w stosunku do dziewięciu, zaś słabą w stosunku do jednego.

(akta kontroli str. 15-16, 33-36, 130-131, 230, 259, 280, 284-287)

W Referacie nie były prowadzone kontrole ani audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządzania ruchem przez jednostki zewnętrzne kontrolujące.

(akta kontroli str. 14)

W 2016 r. Prezydent przyjął *Program poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na przejazdach dla rowerzystów w Toruniu*¹⁹. Program został opracowany przez WGK w oparciu m.in. o Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i zakładał m.in. zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych z udziałem pieszych do zera. Do przygotowania Programu wykorzystano analizy zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych z lat 2013-2015. W Programie określono szczegółową lokalizację miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa pieszych. Zaplanowano m.in.: wykonanie 26 sygnalizacji świetlnych, 21 wysp azylu dla pieszych, wyznaczenie trzech dodatkowych przejść dla pieszych i likwidację sześciu, montaż 40 punktowych elementów odblaskowych lub aktywnych. Program obejmował łącznie 273 przejścia dla pieszych i rowerzystów. Zrealizowanie Programu przewidziano w trzech etapach, do końca 2019 r.

Program był zgodny z rekomendacjami Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego²⁰ w zakresie zwiększenia stosowania drogowych środków ochrony pieszych oraz rowerzystów. Dokument nie przewidywał natomiast innych działań określonych w Programie Województwa: (1) udoskonalenia edukacji i komunikacji ze społeczeństwem, w tym wdrożenia akcji reklamowych promujących bezpieczne zachowanie pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz (2) usprawnienia metod nadzoru ruchu i prowadzenia badań bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Program nie zawierał też informacji

¹⁸ Jedno przejście nie zostało ocenione z powodu trwającego remontu ulicy.

¹⁹ Przyjęty Stanowiskiem Prezydenta Miasta Torunia nr 1571/X/16/AJ z dnia 4 października 2016 r.

²⁰ Program dostępny na stronie: http://www.bip.word.torun.pl/download/word/kpwrbrd/uchwa%C5%82y/uchwa%C5%82a%202017_1%20za%C5%82acznik.pdf (strona aktualna w dniu 20 sierpnia 2020 r.), dalej: „Program Województwa”.

o koordynacji i współdziałaniu różnych podmiotów. Działania takie były jednak prowadzone, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

Kierownik Referatu wyjaśniła m.in., że udoskonalanie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem jest elementem *Programu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego z 2018 r.*, który stanowi uzupełnienie Programu. Dodała też, że Program nie przewidywał usprawnienia metod nadzoru ruchu i prowadzenia badań bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, ponieważ skupiał się na najpilniejszym zadaniu, jakim była kompleksowa poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, zaś kwestie te mogą być rozważone podczas aktualizacji Programu, podobnie jak opracowanie kompleksowych zasad koordynacji różnych podmiotów.

(akta kontroli str. 15-16, 65-91, 100-102, 259, 280-281)

Na działania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w ramach realizacji Programu wydatковано w latach 2017-2020 (I półrocze) 6 616 849,92 zł, w tym: 1 914 078 zł w 2017 r., 1 846 936,06 zł w 2018 r., 2 766 238,97 zł w 2019 r., 89 596,89 zł w I połowie 2020 r.

(akta kontroli str. 281)

Badanie dokumentacji siedmiu przejść objętych Programem (spośród 10 wybranych przez NIK do szczegółowej kontroli) wykazało, że w przypadku sześciu z nich wykonano w założonym terminie działania takie jak: montaż aktywnego pionowego oznakowania D-6, zamieszczanie punktowych elementów odblaskowych, doświetlanie. W odniesieniu do jednego przejścia²¹ nie wykonano sygnalizacji świetlnej, pomimo że przewidziano jej realizację do końca 2019 r. W 2020 r. ogłoszono postępowanie na budowę ww. sygnalizacji wraz z wykonaniem dokumentacji projektowo-kosztorysowej.

(akta kontroli str. 81-91, 291-292)

Potrzeby pieszych analizowano także poprzez:

1. coroczne przeglądy oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie szkół w granicach administracyjnych Torunia. Przeglądy prowadzone z udziałem WGK, Straży Miejskiej, Wydziału Edukacji Urzędu oraz MZD w zakresie zadania „Bezpieczna droga do szkoły”;
2. kontrolę przejść niesterowanych sygnalizacją świetlną wyznaczonych na drogach dwujezdniowych wykonaną za zlecenie Prezydenta Miasta Torunia w 2019 r.;
3. analizę wniosków i skarg i doniesień medialnych;
4. zlecenie opracowania raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Toruniu.

(akta kontroli str. 14, 16, 35-36, 110-119, 265-273)

Do monitorowania bezpieczeństwa ruchu pieszych Wydział wykorzystywał wyniki prac zespołów doradczych: Komisji ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego oraz Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów.

W 2008 r. Prezydent powołał Komisję ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego²² (dalej: „Komisja”), w skład której wchodził przedstawiciel: WGK, MZD, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji Straży Miejskiej,

²¹ Na ul. Bema 23-24.

²² Zarządzeniem nr 224/2008 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 30 października 2008 r., zmienione Zarządzeniem nr 50 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 1 marca 2017 r.

Wydziału Ochrony Ludności Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu oraz Straży Pożarnej. Do jej zadań należało m.in.: opiniowanie wpływających do Urzędu Miasta Torunia wniosków w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmian w oznakowaniu ulic, inicjowanie działań oraz przedstawianie propozycji w zakresie bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego, opiniowanie projektów stałej zmiany organizacji ruchu, opiniowanie czasowej zmiany organizacji ruchu o istotnym wpływie na przebieg ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 16, 92-96)

Ponadto w 2018 r. Prezydent powołał Zespół ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów (dalej: „Zespół”)²³. W jego skład wchodził przedstawiciele: WGK, MZD, Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu, Wydziału Ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Toruniu i Straży Miejskiej. Do jego zadań należało m.in.: identyfikacja miejsc niebezpiecznych dla ruchu pieszych, monitorowanie wdrażania Programu, zgłaszanie propozycji rozwiązań w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych, opracowanie programu i organizowanie cyklicznych kampanii edukacyjnych.

(akta kontroli str. 16, 97-99)

W okresie objętym kontrolą do WGK wpłynęły łącznie 104 uwagi, skargi i wnioski dotyczące bezpieczeństwa pieszych (20 w 2016 r., 24 w 2017 r., 28 w 2018 r., 26 w 2019 r., 6 w 2010 r. (I połowa)). Najwięcej z nich wpłynęło od mieszkańców Torunia (60) oraz radnych Rady Miasta Torunia (15). Negatywnie rozpatrzono 48 z nich (46,2%). Co do zasady wszystkie pisma były opiniowane przez Komisję. Żadne ze skarg lub wniosków nie dotyczyła przejść objętych badaniem NIK.

Ponadto w okresie objętym kontrolą toczyła się jedna sprawa sądowa dotycząca likwidacji przejścia dla pieszych²⁴. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy oddalił skargę. Postępowanie przed Naczelnym Sądem Administracyjnym nie zostało zakończone.

(akta kontroli str. 16-17, 103-109, 291-292)

W Programie poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na przejazdach dla rowerzystów w Toruniu wyznaczono standardy dotyczące projektowania i utrzymania przejść dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego²⁵. Prezydent zobowiązał WGK i MZD do implementowania standardów bezpieczeństwa przy wszystkich nowych inwestycjach, a także pracach remontowych na drogach. Szczegółowym monitoringiem pod względem bezpieczeństwa objęto te, na których dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego, a także przejścia niesterowane sygnalizacją świetlną wyznaczone na drogach dwujezdniowych.

(akta kontroli str. 17-18, 72-76, 100-102)

WGK korzystało z opracowanych przez Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy w 2016 i 2018 r. raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu na drogach. Raporty zawierały m.in. analizy bezpieczeństwa pieszych i wykazały, że na sieci drogowej

²³ Zarządzeniem nr 132 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 16 maja 2018 r. w sprawie powołania Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów na terenie Miasta Torunia (dalej: „zarządzenie nr 132”).

²⁴ Na ul. Poznańskiej.

²⁵ Ogólny – stonowany dla wszystkich dróg bez podziału na kategorie, Standard dla dróg krajowych i wojewódzkich, Standard dla dróg powiatowych, Standard dla dróg gminnych.

Torunia nie występowały miejsca o nadmiernym zagrożeniu pod względem bezpieczeństwa pieszych. W okresie od 2016 r. do 2018 r. liczba zdarzeń drogowych zmniejszyła się o 35,0% (z 123 do 80). Raport z 2018 r. wskazywał osiem miejsc o dużej liczbie zdarzeń drogowych. W przypadku pięciu z nich WGK we współpracy z MZD dokonał zmian w infrastrukturze technicznej (np. doświetlono przejścia, zamontowano progi zwalniające, ustawiono bariery wygradzeniowe), dwa miejsca znajdują w trakcie przebudowy, zaś w jednym przypadku działania poprawiające bezpieczeństwo (odsunięcie przejścia od skrzyżowania) planowane są do realizacji do końca 2020 r.

Według raportu z 2018 r. szczególnie niebezpiecznymi miejscami okazały się przejścia dla pieszych na wylotach skrzyżowań (26,5% odnotowanych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych), na wlotach skrzyżowań (18,4%) i odcinkach międzywęzłowych (17,1%). Najczęściej zdarzenia drogowe w latach 2016-2018 były spowodowane przez kierowców (73,8%) z powodu nieprzebrzegania zasad pierwszeństwa przejazdu. Z kolei zdarzenia spowodowane przez pieszych wynikały z nieprawidłowego przekraczania jezdni i przechodzenia na czerwonym świetle.

(akta kontroli str. 18-19, 110-119, 265-273, 281-283)

W wyjątkowych przypadkach WGK zwracał się do jednostek Policji lub Straży Miejskiej o objęcie przejść dla pieszych regularnym nadzorem i bieżące przekazywanie informacji z tych kontroli (przy czasowych zmianach organizacji ruchu, na drogach o dużym natężeniu, Policja była proszona o monitorowanie miejsc przez 1-2 dni).

(akta kontroli str. 19, 226)

Przejście, na którym zostały zastosowane elementy poprawy bezpieczeństwa (zwłaszcza: sygnalizacje świetlne, azyle, wyniesienia, doświetlenia) uznawano za satysfakcjonujące pod względem poziomu bezpieczeństwa. W okresie objętym kontrolą na terenie Miasta Torunia utworzono bądź zmodernizowano łącznie 184 przejścia oraz zlikwidowano dziewięć.

(akta kontroli str. 19, 23)

W okresie objętym kontrolą WGK zlecił opracowanie 17 projektów organizacji ruchu na łączną kwotę 80 232 zł. Szczegółowe badanie pięciu zleceń wykazało, że wykonawcy byli wyłaniani w sposób zgodny z postanowieniami zarządzenia nr 9 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie zasad udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Miasta Torunia²⁶, a także z zarządzeniami wcześniejszymi²⁷. Wyboru wykonawców dokonano zgodnie z zarządzeniem w sprawie zamówień publicznych, upubliczniając informacje o zamiarze udzielenia zamówienia na stronie internetowej Urzędu oraz przekazując zapytania ofertowe do wymaganej zarządzeniem w sprawie zamówień publicznych liczby podmiotów (minimum czterech). Wyznaczony czas na składanie ofert był wystarczający do ich złożenia. W postępowaniach wybrano najkorzystniejsze oferty, zgodnie z przedmiotem zamówienia oraz wykluczono te złożone po terminie.

Ustalona wartość szacunkowa czterech zamówień wynosiła od 93,5% do 109,9% wartości zamówień wynikających z podpisanych umów²⁸. Zastępca Prezydenta

²⁶ Dalej: „zarządzenie w sprawie zamówień publicznych z 2018 r.”

²⁷ Zarządzenie nr 26 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 26 stycznia 2017 r. w sprawie zasad udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Miasta Torunia (dalej: „zarządzenie w sprawie zamówień publicznych z 2017 r.”); zarządzenie nr 251 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 17 sierpnia 2016 r. w sprawie zasad udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Miasta Torunia.

²⁸ W przypadku jednego zamówienia nie określono wartości szacunkowej, co opisano w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości”.

wyjaśnił m.in., że szacowanie wysokości wynagrodzenia za usługi na sporządzenie projektów organizacji ruchu było ustalane przez zamawiającego na podstawie wcześniejszych zapytań o cenę i wcześniej zrealizowanych zleceń. W przypadku projektów powtarzalnych rodzajowo przedział cenowy jest znany, natomiast dla bardziej skomplikowanych projektów oraz obejmujących większy obszar przyjmowano współczynnik projektów nieskomplikowanych.

(akta kontroli str. 19-20, 138-199, 200-225, 229)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W przypadku jednego spośród 17 zleceń opracowania projektów organizacji ruchu nie ustalono i nie dochodzą kary umownej pomimo, że wykonawca przekazał ww. projekt po upływie trzech dni po terminie wynikającym z umowy²⁹. Nie sporządzono też pisemnego udokumentowania przyczyny niezastosowania kary, która wyniosła 118,08 zł.

Zgodnie z § 7 zarządzenia Prezydenta Miasta Torunia w sprawie zamówień publicznych z 2018 r. za nienależyte wykonanie zamówienia, w szczególności z tytułu opóźnień z winy wykonawcy stosowane są kary wskazane w umowie zawartej z wykonawcą, za których ustalenie i dochodzenie odpowiada dyrektor działu prowadzącego. W razie niezastosowania kar dyrektor działu prowadzącego zobowiązany był do pisemnego udokumentowania przyczyny ich niezastosowania wraz z uzasadnieniem.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że brak naliczenia kary umownej wynikał „najprawdopodobniej z niewłaściwego wyliczenia terminu realizacji umowy”.

Ponadto NIK za nierzetelne uznaje brak posiadania przez Wydział informacji o dacie przekazania trzech innych projektów, w konsekwencji czego nie można ustalić, czy projekty te zostały przygotowane w terminie wynikającym z umów.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że WGK nie dysponuje informacją/dokumentacją o dacie przekazania ww. projektów z powodu niedopatrzenia ówczesnego pracownika Wydziału.

(akta kontroli str. 153-160, 197-199, 201-202, 227-231, 244)

2. Dla zamówienia dotyczącego opracowania projektu organizacji ruchu dla ul. Andersa nie określono wartości szacunkowej, do czego zobowiązywał § 9 zarządzenia w sprawie zamówień publicznych z 2018 r.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że było to spowodowane niedopatrzeniem ówczesnego pracownika Wydziału.

(akta kontroli str. 151-152, 197, 202, 244-245)

3. W przypadku ośmiu zleceń opracowania projektów organizacji ruchu³⁰ (tj. wszystkich w okresie obowiązywania zarządzeń: w sprawie zamówień

²⁹ Umowa nr 5/WGK/TD/18 z dnia 18 maja 2018 r. Zgodnie z § 8 ust. 2 pkt 2 lit. a tej umowy Wykonawca zobowiązany jest do zapłaty zamawiającemu kar umownych za zwłokę w wykonaniu przedmiotu umowy w wysokości 1,0% wynagrodzenia umownego brutto za każdy dzień zwłoki w stosunku do terminu wykonania przedmiotu umowy.

³⁰ Projekt stałej organizacji ruchu w pasie drogi publicznej ulicy Polnej na odcinku od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Równinną w Toruniu; projekt stałej organizacji ruchu na drodze wewnętrznej stanowiącej dojazd od ul. Dybowskiej do budynku dworca PKP; wyznaczenia parkingu typu K&R dla dwóch samochodów osobowych w pasie drogowym alei Solidarności przy centrum kongresowym Jordanki; koncepcja polegająca na wyznaczeniu stref postojowych K+R na terenie Torunia; projekt stałej organizacji ruchu drogowego na skrzyżowaniu ul. Olimpijskiej z ul. Jarocińskiej wjazd do centrum handlowego w Toruniu; projekt czasowej organizacji ruchu drogowego polegającej na przekierowaniu ciężkiego ruchu tranzytowego z ul. Kościuszki (droga krajowa DK-91) na alternatywną trasę w granicach administracyjnych Miasta Torunia; koncepcja stałej organizacji ruchu polegającej na wyznaczeniu dwóch wariantów wyznaczenia przejścia dla pieszych w rejonie posesji Poznańska 106; projekt stałej organizacji ruchu drogowego dla obszaru ograniczonego ulicami: Moczyńskiego, Żwirki i Wigury, Szosa Chelmińska, Długa oraz ulic: Mohna, Grabowskiego, Spółdzielcza.

publicznych z 2018 r. i z 2017 r.) nie udokumentowano na piśmie sposobu oszacowania wartości zamówień, do czego zobowiązywał § 10 ust.1 tych zarządzeń.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że po wykazaniu podczas kontroli powyższego braku pracownicy zostali pouczeni o konieczności każdorazowego udokumentowania sposobu szacowania wartości zamówienia i dołączania jej do dokumentacji.

(akta kontroli str. 197, 202, 207, 231, 238-241, 245)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie podejmowane przez Prezydenta działania ukierunkowane na identyfikację przejść dla pieszych o podwyższonym ryzyku zajścia zdarzeń niebezpiecznych, zwłaszcza: 1) opracowanie w 2016 r. *Programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na przejazdach dla rowerzystów*, 2) zlecenie w 2019 r. wykonania kompleksowej kontroli przejść niesterowanych sygnalizacją świetlną na drogach dwujezdniowych, 3) wykorzystywanie raportów o stanie bezpieczeństwa na drogach, 4) powołanie Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów. Na powyższą ocenę nie mają wpływu stwierdzone nieprawidłowości przy zleceniu opracowania projektów organizacji ruchu.

OBSZAR

2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.

W latach 2016-2019, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Kierownika WGK, liczba zdarzeń na przejściach dla pieszych zmalała z 58 do 41 (tj. o 29,3%), w tym wypadków z 20 do 16. W okresie tym na przejściach zginęło łącznie 10 osób: dwie w 2017 r., sześć w 2018 r., dwie w 2019 r. (a ponadto jedna w I połowie 2020 r.). Liczba osób rannych wyniosła łącznie 77 i spadła z 21 w 2016 r. do 15 w 2019 r.

W przypadku dziesięciu przejść dla pieszych wskazanych przez Komendę Miejską Policji w Toruniu jako potencjalnie najbardziej niebezpieczne (z największą liczbą zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego³¹) przy uwzględnieniu wskaźnika ciężkości wypadków stwierdzono, że:

a) liczba wypadków w okresach wiosenno-letnich (od 1 kwietnia do 30 września 2016 r. i od 1 kwietnia do 30 września 2019 r.) utrzymywała się na tym samym poziomie i wynosiła po jednym zdarzeniu, a wskaźnik ciężkości³² utrzymywał się na tym samym poziomie i wynosił „1”;

b) liczba wypadków w okresach jesienno-zimowych (od 1 października 2016 r. do 30 marca 2017 r. i od 1 października 2019 r. do 30 marca 2020 r.) wzrosła z dwóch³³ do pięciu³⁴, a wskaźnik ciężkości wypadków³⁵ obniżył się z „1” do „0,4”.

(akta kontroli str. 299)

Dziewięć z pośród ww. przejść dla pieszych posiadało zatwierdzony projekt organizacji ruchu.

Badanie 10 projektów organizacji ruchu³⁶ wykazało, że były one zgodne z wymogami określonymi w § 5 ust. 1 pkt 2-5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania*

³¹ Tj. zlokalizowanych na ulicach: Gagarina 140, Ligi Polskiej 1, Dziewulskiego 12, Konstytucji 3-maja/Śląskiego, Poznańskiej 16, Bukowej 10, Buszczyńskich 3-5, Olimpijskiej/Jarocińskiej, Bema23-24, Wyszyńskiego 5-6.

³² W obu okresach wskaźnik ciężkości wyniósł „1”. Obydwa zdarzenia to wypadki ciężkie.

³³ Dwa wypadki ciężkie.

³⁴ Łącznie wystąpiło pięć zdarzeń z tego dwa wypadki ciężkie.

³⁵ W tych okresach wystąpiły po dwa wypadki ciężkie.

³⁶ Dodatkowo badaniem objęto projekt dotyczący przejścia dla pieszych na ul. Żółkiewskiego, wymieniony w Programie z 2016 r.

*ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*³⁷ m.in. w zakresie:

- zawierania planu sytuacyjnego w skali 1:500 lub 1: 1 000;
- określenia parametrów geometrii drogi;
- posiadania opisu technicznego zawierającego charakterystykę drogi i ruchu na drodze.

Przy przygotowywaniu projektów nie zasięgnięto opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji na bezpieczeństwo, natomiast za każdym razem projekt przedkładano do zaopiniowania Komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie badane przejścia istniały przed opracowaniem projektu organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 122, 234-236, 291-292)

W Urzędzie nie określono własnej metodologii rozpatrywania, opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu.

Zastępca Prezydenta Torunia wskazał, że kontrole oznakowania dróg prowadzone były na bieżąco, w ciągu całego roku, co najmniej dwa razy w tygodniu, poprzez objazdy poszczególnych części miasta przez pracowników WGK, a ewentualne nieprawidłowości przekazywano do MZD celem ich usunięcia. Zgodnie z informacją podaną przez Kierownika Referatu kontrole te odbyły się w maju i październiku 2019 r. oraz maju 2020 r. w stosunku do okresu wcześniejszego nie przedstawiono informacji o realizacji tego obowiązku.

W celu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych WGK współpracował m.in. z Komendą Miejską Policji w Toruniu oraz Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego.

(akta kontroli str. 18, 20-21, 97-99, 242)

W okresie objętym kontrolą realizowano dwie kampanie edukacyjno-informacyjne:

1. „Weź rozwiń, przejdź zostaw” – akcja zrealizowana przy współudziale z Komendą Miejską Policji w Toruniu, MZD oraz Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego. Dotyczyła poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na trzech przejściach dla pieszych. Przejścia wyposażono w opaski odbłaskowe samozaciskowe do używania przez osoby przechodzące przez ulicę i poprawiające ich widoczność na przejściu. Koszt akcji wyniósł 7 319 zł.

2. „Bądź bezpieczny na drodze” – program realizowany od 2019 r. we współudziale z Komendą Miejską Policji w Toruniu. Jego celem było edukowanie mieszkańców Torunia w zakresie świadomego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Docelowo edukacją planowano objąć wszystkie grupy wiekowe dzieci i młodzieży. Akcją objęto 8 placówek edukacyjnych, tj. ok 50% zaplanowanych szkół. Dyrektor Wydziału wyjaśnił, że było to spowodowane strajkiem nauczycieli.

(akta kontroli str. 20-21, 123-124, 257, 282)

Nie wystąpiły sytuacje, w których z powodu niewystarczających środków zrezygnowano z udziału lub przeprowadzenia programu edukacyjnego lub prewencyjnego.

(akta kontroli str. 21)

³⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej: „rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem”.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W niżej wymienionych przypadkach nie zapewniono - co najmniej raz na sześć miesięcy - kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania, i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczonych na drogach podległych Prezydentowi, stosownie do wymogu określonego w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Spośród dziesięciu dróg, których dokumentację objęto badaniem, w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r. w odniesieniu do dwóch³⁸ nie przeprowadzono żadnej kontroli, w odniesieniu do sześciu³⁹ przeprowadzono jedynie jedną kontrolę, zaś w stosunku do dwóch ulic⁴⁰ przeprowadzono jedynie dwie kontrole jednak z przekroczeniem ww. sześciomiesięcznego terminu.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że przeprowadzenie kompleksowej kontroli raz na pół roku wymagałoby zaangażowania dodatkowych zasobów ludzkich.

(akta kontroli str. 233, 242)

2. Nie zapewniono rzetelnego sposobu dokumentowania wykonywania kontroli określonych w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Urząd nie posiadał informacji o przeprowadzonych ww. kontrolach w latach 2016-2018 r. i w związku z tym nie jest możliwe ustalenie, czy były one prowadzone w tym okresie. Ponadto nie jest możliwe ustalenie dat kontroli przeprowadzanych od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.

Zastępca Prezydenta m.in., że Wydział nie jest w stanie udokumentować faktu przeprowadzania kontroli z powodu awarii dysku twardego. Prowadzenie ewidencji i archiwizowanie dokumentacji w sposób w pełni zabezpieczający ją przed utratą zostało wdrożone od lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 233, 237, 240, 242-243, 250)

3. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu pomimo, że:
 - a) Dwa spośród dziesięciu zbadanych projektów⁴¹ nie zawierały planu orientacyjnego w skali od 1:10 000 do 1:25 000, co było wymagane § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Ponadto sześć projektów zawierało plany orientacyjne bez podanej skali.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że powyższe było spowodowane uchybieniami projektantów oraz niedopatrzeniem, do jakiego doszło podczas analizowania przez Wydział prawidłowości projektów.

(akta kontroli str. 235, 236-237, 243)

- b) Trzy spośród dziesięciu zbadanych projektów⁴² nie zawierały podpisu projektanta, co było wymagane § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że powyższe było spowodowane uchybieniami projektantów oraz niedopatrzeniem, do jakiego doszło podczas analizowania przez Wydział prawidłowości projektów.

(akta kontroli str. 235-237, 241, 243)

³⁸ Dla ul. Bukowej 10 oraz ul. Olimpijskiej/Jarocińskiej.

³⁹ Dla ul. Ligi Polskiej 1, ul. Konstytucji/Powstania Śląskiego, ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6, ul. Bema 23-24, ul. Gagarina 140.

⁴⁰ Dla ul. Poznańskiej 16, ul. Żółkiewskiego/Apatora.

⁴¹ Dla ul. Olimpijskiej/Jarocińskiej oraz ul. Gagarina 140.

⁴² Dla ul. Poznańskiej 16, ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6.

- c) Osiem spośród dziesięciu zbadanych projektów⁴³ nie posiadało dołączonych opinii komendanta miejskiego Policji, zaś dziewięć⁴⁴ nie posiadało dołączonych opinii zarządu drogi, co było wymagane odpowiednio § 7 ust. 2 pkt 3 oraz w § 7 ust. 2 pkt. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że powyższe było spowodowane przyjętą wówczas w Wydziale praktyką uznawania za wystarczające opinii *Komisji ds. bezpieczeństwa na drogach*, w skład której wchodził przedstawiciel Policji i zarządu dróg.

(akta kontroli str. 234-238, 241, 243)

4. W przypadku pięciu⁴⁵, spośród dziesięciu zbadanych projektów, z powodu nierzetelnie prowadzonej ewidencji projektów⁴⁶ nie można ustalić daty rzeczywistego wprowadzenia organizacji ruchu i w konsekwencji terminowości kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu⁴⁷. Ponadto Wydział nie posiadał dokumentacji potwierdzającej przeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych dotyczącej dwóch projektów⁴⁸, a w przypadku jednej kontroli⁴⁹ brak było udokumentowanej informacji o dacie realizacji zalecenia wynikającego z tej kontroli.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że Wydział nie dysponuje informacją o dacie rzeczywistego wprowadzenia ww. organizacji ruchu z powodu niedopatrzenia pracownika, który nie podejmował prób wyegzekwowania przekazania zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu. Również z powodu niedopatrzenia pracownika brak jest dokumentu odbioru przeprowadzonej w terenie inwentaryzacji.

(akta kontroli str. 234-236, 238-241, 243-244)

5. Posiedzenia powołanego przez Prezydenta Zespołu odbywały się – z jednym wyjątkiem – rzadziej niż co najmniej raz na 2 miesiące, tj. niezgodnie z §1 ust. 4 *Regulaminu Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów na terenie Miasta Torunia*⁵⁰. W okresie od 15 czerwca 2018 r. do 15 stycznia 2020 r. odbyło się siedem posiedzeń Zespołu, podczas gdy powinno zostać zwołanych ich co najmniej dziesięć.

Zastępca Prezydenta Miasta Torunia oraz Przewodniczący Zespołu wyjaśnili m.in., że posiedzenia nie odbywały się co najmniej raz na dwa miesiące, ponieważ tak częste zwoływanie Zespołu nie było konieczne, albowiem sprawy dotyczące bezpieczeństwa pieszych omawiano na Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która obraduje w podobnym składzie. W 2020 r. częstotliwość spotkań wynikała z sytuacji epidemiologicznej.

(akta kontroli str. 97-99, 261, 284, 288)

⁴³ Dla ul. Żółkiewskiego/Apatora, ul. Konstytucji/Powstania Śląskiego, ul. Bukowej 10, ul. Olimpijskiej/Jarocińskiej, ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6, ul. Bema 23-24, ul. Gagarina 140.

⁴⁴ Dla ul. Żółkiewskiego/Apatora, ul. Ligi Polskiej 1, ul. Konstytucji/Powstania Śląskiego, ul. Bukowej 10, ul. Olimpijskiej/Jarocińskiej, ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6, ul. Bema 23-24, ul. Gagarina 140.

⁴⁵ Dla ul. Poznańskiej 16, ul. Olimpijskiej/Jarocińskiej, ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6, ul. Gagarina 140.

⁴⁶ Obowiązek prowadzenia ewidencji wynika z § 9 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

⁴⁷ Jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu (§ 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem).

⁴⁸ Dla ul. Dziewulskiego 12, ul. Wyszyńskiego 5-6.

⁴⁹ Dla ul. Gagarina 140.

⁵⁰ Stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 132.

NIK zwraca uwagę, że powyższe wyjaśnienia podważają zasadność określenia w regulaminie częstotliwości zwoływania posiedzeń Zespołu.

6. Powołany przez Prezydenta Zespół nie wywiązywał się z nałożonych na niego zadań wynikających z §2 pkt 1-3 zarządzenia nr 132, tj.: identyfikowania miejsc niebezpiecznych dla ruchu pieszych i rowerzystów; informowania właściwych organów i jednostek o ujawnionych miejscach niebezpiecznych dla ruchu pieszych; zgłaszania propozycji rozwiązań w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych. W okresie swojego istnienia (od 15 maja 2018 r.) nie dokonywano żadnych formalnych działań w tym zakresie.

Zastępca Prezydenta Miasta Torunia oraz Przewodniczący Zespołu wyjaśnili m.in., że Zespół nie identyfikował miejsc niebezpiecznych dla ruchu pieszych i rowerzystów oraz nie zgłaszał propozycji własnych (jako Zespół), ponieważ miejsca takie były rzetelnie identyfikowane przez wyspecjalizowane komórki Urzędu i jego pracowników.

(akta kontroli str. 97-99, 261-262, 285, 288-290, 297-298)

NIK zwraca uwagę, że powyższe wyjaśnienia podważają sens części kompetencji Zespołu.

7. W odniesieniu do jednego przejścia dla pieszych (ul. Bema 23-24) nie wykonano sygnalizacji świetlnej, pomimo tego, że w Programie przewidziano to działanie do realizacji do końca 2019 r.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że pomimo przyjętych założeń wynikających z Programu nie wyposażono ww. przejścia w sygnalizację świetlną z powodu ustalenia priorytetu, jakim było wykonywanie poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych uznanych za bardziej ryzykowne, a znajdujące się przy placówkach oświatowych. Przejście to zostało wyposażone w lampy doświetleniowe w IV kwartale 2018 r.

(akta kontroli str. 79-79, 85, 101, 236, 244, 256, 291-292)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK Wydział nie został właściwie przygotowany organizacyjnie do zarządzania ruchem na drogach. Wskazują na to stwierdzone nieprawidłowości dotyczące m.in. braku: przeprowadzania cyklicznych kontroli oznakowania drogowego, zatwierdzania projektów organizacji ruchu niespełniających wymagań prawnych, nierzetelnego dokumentowania i archiwizowania podejmowanych działań. Jednakże konsekwentne realizowanie założeń Programu mogło przyczynić się do znacznego zmniejszenia w latach 2016-2019 liczby niebezpiecznych zdarzeń (o 29,3%). Na podstawie porównania w dwóch okresach⁵¹ liczby zdarzeń drogowych na 10 wytypowanych przejściach dla pieszych przy uwzględnieniu wskaźnika ciężkości wypadków stwierdzono, że w porównywanych okresach wiosenno-letnich liczba wypadków i wskaźnik ciężkości utrzymywały się na tym samym poziomie, a w okresach jesienno-zimowych wzrosła liczba wypadków z dwóch do pięciu przy spadku wskaźnika ciężkości o 60%.

⁵¹ Porównania dokonano dla okresów: wiosenno-letnich (od 1 kwietnia do 30 września 2016 r. i od 1 kwietnia do 30 września 2019 r.) oraz jesienno-zimowych (od 1 października 2016 r. do 30 marca 2017 r. i od 1 października 2019 r. do 30 marca 2020 r.)

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 NIK nie formułuje uwag.

- Wnioski
1. Dokumentowanie sposobu szacowania wartości zamówień;
 2. Prowadzenie regularnych kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz rzetelne ich dokumentowanie;
 3. Rzetelne weryfikowanie poprawności i ewidencjonowanie zatwierdzanych projektów organizacji ruchu;

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 14 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

Leszek Murat
główny specjalista kontroli
państwowej

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

.....
podpis

.....
podpis