



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.009.01.2015
P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/034 – Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Marcin Blajda, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97459 z dnia 1 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego ¹ , 45-082 Opole, ul. Piastowska 14
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Buła, Marszałek (od 12 listopada 2013 r. ²)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości³ działalność kontrolowanej jednostki w latach 2013-2015 (I półrocze) w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Marszałek Województwa Opolskiego powołał *Opolską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*⁴, która opracowała i wdrożyła do realizacji *Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015*⁵ (jako kontynuację programu *Gambit Opolski 2005-2013 Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Razem bezpieczniej*⁶) oraz *Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015-2016*. W programach tych, w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przewidziano do realizacji m.in. następujące zadania *Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego*, *Bezpieczna droga do szkoły*, *Bezpieczny rowerzysta*. W ramach monitoringu realizacji celów i zadań określonych w tych programach przyjęto wskaźniki, w tym bezpośrednio lub pośrednio odnoszące się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. WR BRD dokonywała ocen i analiz zadań mających zwiększyć bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, zarówno na etapie opracowywania *Opolskiego Programu BRD*, jak też w trakcie jego realizacji. WR BRD kształtowała świadomość społeczną w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, poprzez inicjowanie kampanii społecznych, projektów edukacyjno-informacyjnych oraz szkoleń (m.in. *Bezpieczny Rowerzysta*, *Opolska Kampania Edukacyjna „Przyhamuj życie przed Tobą” – bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym*, *Edukacja dla bezpieczeństwa – bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym dla dyrektorów i nauczycieli szkół ponadgimnazjalnych woj. Opolskiego*). Współpraca WR BRD z organami

¹ Dalej: UMWO.

² Uchwała Nr XXXVI/421/2013 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 12 listopada 2013 r. w sprawie wyboru Marszałka Województwa Opolskiego oraz Uchwała Nr I/6/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie wyboru Marszałka Województwa Opolskiego w kadencji 2014 – 2018.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴ Dalej: WR BRD.

⁵ Dalej: *Opolski Program BRD* lub *Program*.

⁶ Dalej: *Gambit*.

odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego⁷ tj. z Policją, Inspekcją Transportu Drogowego, zarządcami dróg publicznych polegała m.in. na stałym członkostwie przedstawicieli tych jednostek w składzie WR BRD oraz ich uczestnictwie w posiedzeniach Rady.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli nierzetelnie wykonywana była przez organ zarządzający ruchem na drogach wojewódzkich, część zadań w zakresie czynności organizacyjno-technicznych przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁸. Stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- zaniechania przeprowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia na 16 drogach wojewódzkich o łącznej długości 419,5 km, co stanowiło blisko połowę całkowitej długości dróg wojewódzkich (44,5%); na pozostałych 29 drogach wojewódzkich o łącznej długości 524,1 km (55,5%), taka kontrola w latach 2013-2015 (I połowa) została przeprowadzona tylko jeden raz,
- w przypadku jednego odcinka drogi spośród dziesięciu poddanych oględzinom kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia przeprowadzono na podstawie nieobowiązującego projektu organizacji ruchu,
- w przypadku sześciu objętych oględzinami odcinków dróg stwierdzono niezgodności pomiędzy faktycznym ich oznakowaniem w terenie, a zatwierdzonymi przez Marszałka projektami organizacji ruchu,
- w przypadku dwóch spośród dziewięciu zatwierdzonych i wprowadzonych projektów stałej organizacji ruchu dla ww. próby odcinków dróg nie przeprowadzono kontroli wykonania zadań technicznych, o której mowa w § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia,
- w przypadku pięciu spośród 14 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla ww. próby odcinków dróg w związku z nieotrzymaniem od organu wprowadzającego organizację ruchu zawiadomienia o jej wprowadzeniu, nie informowano tych organów – zgodnie z § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia – o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

W ocenie NIK powyższe nieprawidłowości mogły wynikać z ograniczeń wynikających z obsady kadrowej Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UMWO. W przypadku pozostałych zadań przewidzianych do realizacji przez organ zarządzający ruchem na drogach nie stwierdzono nieprawidłowości. W ramach obowiązku przeprowadzania analiz i ocen istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym niechronionych jego uczestników Marszałek powołał *Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, która jako organ doradczy i opiniujący rozpatrywała wszelkie wnioski i sprawy dotyczące projektów organizacji ruchu. Wszystkie objęte badaniem kontrolnym zatwierdzone projekty organizacji ruchu były kompletne i zawierały dane oraz informacje wymagane przepisami § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a pisma o zatwierdzeniu poszczególnego projektu organizacji ruchu zawierały wszystkie informacje wymagane przez ww. rozporządzenie. Prowadzona ewidencja zatwierdzonych projektów stałej lub czasowej organizacji ruchu spełniała wymogi § 9 ust. 1-2 ww. rozporządzenia.

⁷ Dalej: brd.

⁸ Dz. U. z 2003 r., Nr 177, poz. 1729; dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie zadań w zakresie opracowania i realizacji programów brd oraz kształtowania świadomości społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. Marszałek Województwa Opolskiego z dniem 24 czerwca 2011 r., na mocy art. 140g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*⁹ powołał¹⁰ WR BRD, jako zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. W okresie objętym kontrolą NIK, w skład WR BRD wchodziło łącznie 41 osób, w tym Wicemarszałek Województwa Opolskiego (Przewodniczący¹¹), Wojewoda Opolski (I Zastępca Przewodniczącego), I Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu (II Zastępca Przewodniczącego) oraz przedstawiciele m.in. wojewody, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Opolu, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu¹², Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Opolu, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Opolu, Polskiego Związku Motorowego w Opolu, zarządu województwa i niektórych powiatów oraz gmin, zarządu dróg wojewódzkich i zarządów dróg powiatowych, Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego, Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz kuratora oświaty, co było zgodne z art. 140i ww. ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 95-100)

2. W 2013 r. powołany przez WR BRD zespół ekspertów opracował, stosownie do kompetencji wynikającej z art. 140h ust. 2 pkt 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, *Opolski Program BRD*. W *Programie* tym, w nawiązaniu do zapisów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*¹³, jako cele do osiągnięcia najpóźniej do 2020 r. przyjęto¹⁴:

- nie więcej niż 54 ofiary śmiertelne w roku oraz
- nie więcej niż 163 osób ciężko rannych w wypadkach.

Cele te miały być osiągnięte poprzez realizację corocznych programów przygotowywanych na okres kolejnych dwóch lat, zawierających szczegółowe plany działań na pierwszy rok oraz zarys działań na rok drugi. W ramach powyższych celów nie wskazano maksymalnego poziomu w zakresie liczby ofiar śmiertelnych lub osób ciężko rannych, w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów).

W sprawie przyjętych celów i zadań w *Opolskim Programie BRD* Sekretarz WR BRD wyjaśnił, że cele i zadania przyjęte w programie poprawy bezpieczeństwa w latach 2015-2016 nie były konsultowane z Krajową Radą BRD¹⁵, lecz zostały opracowane na podstawie wytycznych jakie zostały przedstawione przez Sekretariat KR BRD pismem skierowanym do Marszałka (...) W *Opolskim Programie BRD* przyjęto wnioski z podsumowania programu *Gambit* oraz przeprowadzonej diagnozy

⁹ Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

¹⁰ Zarządzeniem nr 103/2011 z dnia 24 czerwca 2011 r.

¹¹ Zgodnie z kompetencjami określonymi w *Regulaminie organizacyjnym* UMWO Marszałek powierzył wykonywania funkcji przewodniczącego WR BRD Wicemarszałkowi. W myśl zapisów *Regulaminu organizacyjnego* UMWO Marszałek może udzielać upoważnień i pełnomocnictw w sprawach należących do jego wyłącznej kompetencji a Wicemarszałkowie i członkowie Zarządu zapewniają kompleksową realizację zadań będących w kompetencji samorządu województwa w zakresie powierzonym przez Marszałka.

¹² Dalej: WORD.

¹³ Przyjętego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 20 czerwca 2013 r.; dalej: *Narodowy Program BRD*.

¹⁴ W odniesieniu do roku bazowego 2010.

¹⁵ Dalej: KR BRD.

w oparciu o analizę zdarzeń drogowych, a w szczególności wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi (...) Program w zakresie Niechronionych Użytkowników Dróg (piesi, rowerzyści i motorowerzyści) przedstawił Radzie Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego z K.W. Policji w Opolu.

(dowód: akta kontroli str. 197-224,577-582)

W zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w *Opolskim Programie BRD* przewidziano do realizacji na lata 2014-2015 m.in. następujące działania (zadania):

- *Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego*, jako przedsięwzięcie Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu¹⁶ polegające na zwracaniu szczególnej uwagi na zachowanie właściwych relacji kierujący-pieszy, zgodnym z przepisami poruszania się pieszych na odcinkach dróg bez wydzielonych chodników oraz propagowaniu używania przez niechronionych uczestników ruchu drogowego elementów odblaskowych (zadanie to również było uwzględnione w programie *Gambit*);
- *Bezpieczna droga do szkoły*, również jako przedsięwzięcie KWP oraz dodatkowo Kuratorium Oświaty w Opolu, polegające na zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym w rejonach szkół oraz drogach prowadzących do szkół i placówek oświatowo-wychowawczych, w początkowym okresie po przerwie wakacyjnej oraz organizacji konferencji dla dyrektorów szkół i nauczycieli wychowania komunikacyjnego, jak również kontynuacji cyklu szkoleń dla tych nauczycieli, mających na celu zdobycie uprawnień egzaminatora na kartę rowerową;
- *Bezpieczny rowerzysta*, jako przedsięwzięcie WR BRD polegające na sprawdzaniu kwalifikacji na kartę rowerową z wykorzystaniem miasteczka ruchu drogowego, szkolenia nauczycieli na liderów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 197-224)

W nawiązaniu do zapisów *Narodowego Programu BRD*, zespół ekspertów powołany przez WR BRD opracował *Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015-2016*, w którym m.in. została zaprezentowana analiza stanu bezpieczeństwa na drogach w województwie opolskim. Analiza ta wskazywała, że w 2014 r. nie został osiągnięty cel przyjęty w *Programie* w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych tj. liczba ofiar śmiertelnych wyniosła 104, wobec nie więcej niż 86 osób przyjętych jako cel *Programu*. Drugi z celów przyjętych w *Programie* został osiągnięty, gdyż liczba osób ciężko rannych w wypadkach drogowych wyniosła w 2014 r. 178 osób, a jako cel w *Programie* przyjęto nie więcej niż 228 osób.

Ponadto analiza stanu bezpieczeństwa na drogach w województwie opolskim zaprezentowana w *Opolskim Programie BRD* wskazywała, że również w 2013 r. nie został osiągnięty cel przyjęty w programie *Gambit* w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, tj. liczba ofiar śmiertelnych wyniosła 98 osoby wobec nie więcej niż 80 osób przyjętych jako cel *Gambitu*. Drugi z celów przyjętych w *Gambicie* został osiągnięty, gdyż liczba osób rannych w wypadkach drogowych wyniosła w 2013 r. 919 osób wobec nie więcej niż 1200 osób przyjętych jako cel *Gambitu*.

(dowód: akta kontroli str. 197-202,225-245)

W celu zwiększenia przejrzystości *Opolskiego Programu BRD* w *Wojewódzkim Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016* przyjęto łącznie dziesięć wskaźników, w tym siedem wskaźników rezultatu oraz trzy wskaźniki oddziaływania. Cztery spośród tych wskaźników bezpośrednio lub pośrednio odnosiły się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, tj.:

- *Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach* (wskaźnik rezultatu),
- *Kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań w ruchu drogowym* (wskaźnik rezultatu),

¹⁶ Dalej: KWP.

- *Poprawa jakości dróg* (wskaźnik rezultatu) oraz
- *Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach* (wskaźnik oddziaływania).

W ramach wszystkich wskaźników nie przyjęto wartości docelowych jakie miały być osiągnięte, a jedynie wskazano na zadania (działania) mające przysłużyć się w ich realizacji. Zadania te miały wyznaczone cele¹⁷, którym przypisano oczekiwane poziomy wskaźników produktu.

W zakresie wskaźnika *Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach* takimi zadaniami (działaniami) były:

- *Bezpieczna trasa i Bezpieczny weekend*¹⁸ – ujawnianie i represjonowanie nieprawidłowych zachowań kierujących i pieszych oraz eliminowanie z ruchu kierujących znajdujących się w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka odurzającego,
- *Alkohol i narkotyki*¹⁹ – ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących po spożyciu alkoholu bądź innych środków odurzających,
- *Pasy*²⁰ – egzekwowanie od kierujących jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowania fotelików dla dzieci,
- *Truck i Bus oraz Bezpieczny autokar*²¹ – ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem transportu osób i rzeczy,
- *Bezpieczne wakacje*²² – zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, w tym w miejscowościach wypoczynkowych,
- *Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego*²³ – kształtowanie bezpiecznych postaw pieszych i rowerzystów na odcinkach dróg bez wydzielonych chodników i ścieżek rowerowych,
- *Bezpieczna droga do szkoły*²⁴ – czuwanie nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym w rejonach szkół i drogach prowadzących do placówek oświatowych,
- *Program poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego*²⁵.

W ramach wskaźnika *Kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań w ruchu drogowym* przyjęto łącznie 19 zadań (działań), które w większości przypadków stanowiły kampanie edukacyjne, szkolenia, w tym m.in.:

- *Bezpieczny rowerzysta*²⁶ – sprawdzanie kwalifikacji na kartę rowerową z wykorzystaniem miasteczek ruchu drogowego,
- *Wykorzystanie do szkoleń na kartę rowerową miasteczka ruchu drogowego na terenie WORD*²⁷,
- *Bądź widoczny na drodze*²⁸ – akcja skierowana do uczniów klas pierwszych w szkołach podstawowych,
- *Warsztaty pierwszej pomocy dla uczniów szkół województwa opolskiego*²⁹.

W ramach wskaźnika *Poprawa jakości dróg* przyjęto do realizacji łącznie 27 zadań (działań), z których osiem polegało na rozbudowie lub przebudowie poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich, w tym na rozbudowie DW 454 w m. Kup wraz

¹⁷ Na dzień 31 grudnia 2015 r. i 2016 r. wobec stanu początkowego na dzień 31 grudnia 2014 r.

¹⁸ Wskaźniki produktu: *Liczba kontroli kierujących* (cel: więcej niż 342 320) oraz *Liczba ujawnionych wykroczeń* (cel: mniej niż 165 749).

¹⁹ Wskaźnik produktu: *Liczba ujawnionych wykroczeń* art. 87 § 1 i 2 kw (cel: mniej niż 1 241), art. 178a § 1 i 2 KK i art. 87 § 1a KW (cel: mniej niż 3 834).

²⁰ Wskaźnik produktu: *Liczba kontroli* (cel: więcej niż 4 733).

²¹ Wskaźnik produktu: *Liczba kontroli* (cel: więcej niż 8 228).

²² Wskaźnik produktu: *Liczba kontroli* (cel: więcej niż 68 089).

²³ Wskaźnik produktu: *Liczba akcji profilaktyczno-edukacyjnych* (cel: więcej niż 62).

²⁴ Wskaźnik produktu: *Liczba akcji profilaktyczno-edukacyjnych* (cel: więcej niż 750).

²⁵ Wskaźnik produktu: *Liczba akcji profilaktyczno-edukacyjnych* (cel: więcej niż 62).

²⁶ Wskaźnik produktu: *Liczba wydanych kart rowerowych* (cel: 100).

²⁷ Wskaźnik produktu: *Liczba uczestników* (cel: 160).

²⁸ Wskaźnik produktu: *Liczba uczestników* (cel: 1 200).

²⁹ Wskaźnik produktu: *Liczba warsztatów* (cel: 2).

z budową ciągu pieszo-rowerowego³⁰. Ponadto w ramach tego wskaźnika przyjęto do realizacji dwa zadania, których liderem (koordynatorem) był WORD, a efektem ich realizacji miał być odpowiedni raport, tj.:

- *Monitorowanie efektów stosowania środków poprawy BRD przez zarządców dróg*
- *Przegląd dróg i dokumentowanie zadań do wykonania. Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych oraz przejść dla pieszych w porze nocnej.*

W sprawie braku określenia wartości docelowej wskaźnika rezultatu *Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach*, przyjętych działań mających przyczynić się do jego realizacji oraz pozostałych działań mających wpływ na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego Sekretarz WR BRD wyjaśnił, że (...) *Zmniejszenie ofiar ciężko rannych i zabitych wśród pieszych i rowerzystów nie zniknął z Programu. Zdarzenia z udziałem pieszych i rowerzystów są i będą przedmiotem analiz na posiedzeniach WR BRD. Podczas oceny stanu bezpieczeństwa drogowego w 2014 przez KR BRD województwo opolskie odnotowało najmniejszą liczbę ofiar śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów w porównaniu do pozostałych województw. W planie szczegółowym realizacji zadań w latach 2015-2016 zadanie Pasy, Bezpieczny autokar nie ma bezpośredniego wpływu na zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych i rowerzystów (...)* Można domniemywać, że ilość wycofanych autokarów stanowi rezultat oddziaływania na rzecz zapobiegania wypadkom drogowym (...) Ważnym wskaźnikiem będzie ilość udaremnionych wyjazdów ze względu na zagrożenia powstania wypadków indywidualnych i zbiorowych (...) Przeglądy dróg i ich dokumentowanie jest stałym zadaniem zarządców dróg z udziałem policji ruchu drogowego (...) Przykładem LNM (likwidacji niebezpiecznych miejsc) to: rondo w Gogolinie, droga w m. Szczepanek, przejścia dla pieszych w Nysie, Namysłowie, budowa ścieżek rowerowych w Opolu i przy trasie Krobusz-Biała.

Ponadto w zakresie przyjętych ośmiu zadań polegających na rozbudowie lub przebudowie poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich, Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UMWO wyjaśnił, że wszystkie zadania wskazane w tym Programie odnoszące się do przebudowy lub rozbudowy dróg wojewódzkich uwzględniały budowę chodników bądź ścieżek pieszo-rowerowych, z tym że w okresie 2013-2015 (I półrocze) zostało wykonane jedynie zadanie dotyczące przebudowy wiaduktu w Łosiowie. Pozostałe wymienione zadania zostały rozpoczęte w II półroczu 2015 r. bądź też w 2016 r. (obwodnica Czarnowas).

(dowód: akta kontroli str. 225-248, 501-502, 577-582)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W *Wojewódzkim Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016*, w ramach poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, przyjęto wskaźnik rezultatu *Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach*, jednak nie określono docelowej wartości tego miernika lub poziomu jego zmniejszenia, wskazujących na skuteczną i efektywną realizację zadania polegającego na zmniejszeniu wypadkowości z udziałem pieszych.

Brak określenia docelowej liczby wypadków z udziałem pieszych, może zdaniem NIK utrudniać ocenę, czy środki publiczne przeznaczone na realizacji zadań w ww. zakresie, zostały wydatkowane w sposób efektywny i osiągnęły zamierzony cel.

Opis stanu
faktycznego

3. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) WR BRD dokonywała ocen i analiz w zakresie zadań mających zwiększyć bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, zarówno na etapie opracowywania *Opolskiego Programu BRD*, jak też w trakcie jego realizacji, co było zgodne z art. 140h ust. 2 pkt 8 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Przykładami podejmowanych przez WR BRD działań w ww. zakresie było:

³⁰ Wskaźnik produktu: *Długość odcinków dróg* (cel na dzień 31.12.2015 r. - 1,7 km).

- posiedzenie WR BRD w dniu 27 lutego 2013 r., na którym przedstawiono założenia *Narodowego Programu BRD* oraz wskazano plany opracowania programów dwuletnich, a przedstawiciel Policji zapoznał uczestników ze stanem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w województwie opolskim wraz ze wskazaniem przykładów bezpiecznych przejść dla pieszych,
- posiedzenie WR BRD w dniach 19-20 września 2013 r., na którym przedstawiono wnioski wynikające z oceny stanu bezpieczeństwa na drogach województwa opolskiego będące podstawą do przyjęcia założeń (filarów) *Opolskiego Programu BRD*. W posiedzeniu tym uczestniczyli m.in. przedstawiciele poszczególnych starostw powiatowych i komend powiatowych Policji oraz WORD. W zakresie zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przyjęto wnioski dotyczące m.in. doświetlenia przejść dla pieszych, prowadzenia edukacji wśród pieszych i rowerzystów w zakresie korzystania z chodników i przejść dla pieszych, zachęcania do noszenia przez pieszych elementów odblaskowych, dokonywania podczas przeglądów dróg i skrzyżowań przez zarządców dróg oraz Policję, oceny oznakowania pionowego i poziomego, w celu eliminacji zagrożeń wypadkowych z udziałem pieszych i rowerzystów,
- posiedzenie WR BRD w dniu 9 stycznia 2014 r., na którym m.in. przedstawiciel KWP prezentował przykłady działań prowadzonych przez Policję w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także przedstawiono dotychczasowe efekty zadań przyjętych w *Opolskim Programie BRD*³¹,
- posiedzenie WR BRD w dniach 16-17 października 2014 r., na którym również przedstawiono dotychczasowe efekty zadań przyjętych w *Opolskim Programie BRD*³²,
- opracowanie Polskiego Obserwatorium BRD prezentującego obszerną analizę wypadkowości, m.in. wśród pieszych i rowerzystów na terenie województwa opolskiego w latach 2006-2013 (w porównaniu do pozostałych województw), w tym ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w tej grupie uczestników ruchu drogowego. W sprawie kontynuowania podejmowanych ocen i analiz w zakresie zadań mających zwiększyć bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego Sekretarz WR BRD wyjaśnił, że *ocenę działań i efektów w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przygotujemy na posiedzenie WR BRD w I kwartale 2016 roku. Materiał do takiej debaty jest przygotowywany przez poszczególne Komendy Powiatowe policji, WORD i Politechnikę Opolską.*

(dowód: akta kontroli str. 249-278,577-657)

4. W latach 2013-2015 (I półrocze 2015) WR BRD nie podejmowała prac badawczych oraz analitycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych i rowerzystów. W powyższej sprawie Sekretarz WR BRD wyjaśnił, że (...) *W programie Gambit opracowanym przez zespół naukowy Politechniki Krakowskiej nie wskazywano, że problem pieszych i rowerzystów jest dużym zagrożeniem w ruchu drogowym. W ocenie stanu bezpieczeństwa przez KR BRD za 2014 rok przedstawiono, że województwo opolskie ma najmniejsze zagrożenie wypadków z pieszymi i rowerzystami.*

³¹ M.in. debata *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w rejonie przejść dla pieszych*, budowa w Opolu Miasteczka rowerowego, szkolenie nauczycieli w zakresie sprawdzania umiejętności osób ubiegających się o kartę rowerową, warsztaty szkoleniowe dla dzieci – egzamin praktyczny na kartę rowerową, turniej rowerowy klas IV *Jeźdź bezpiecznie*, międzyszkolna olimpiada *Bezpieczeństwo dzieci na drodze*.

³² M.in. organizacja warsztatów szkoleniowych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wojewódzkiej olimpiady *Torba Kangura*, konferencji *Edukacja dla bezpieczeństwa - bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym*, szkoleń dla przedstawicieli starostw.

Dane dotyczące wypadków drogowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów, które wydarzyły się na drogach województwa opolskiego w okresie 2011-2015 (I półrocze) przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Lata	Kategoria drogi	Wypadki ogółem	Zabici ogółem	Ranni ogółem	Wypadki z udziałem pieszych	Zabici piesi	Ranni piesi	Wypadki z udziałem rowerzystów	Zabici rowerzyści	Ranni rowerzyści
2011	Autostrady i drogi ekspresowe	brak danych (b.d)	b.d	b.d	1	0	1	b.d	b.d	b.d
	Pozostałe krajowe	b.d	b.d	b.d	1	0	1	b.d	b.d	b.d
	Wojewódzkie	78	21	96	12	3	9	b.d	b.d	b.d
	Powiatowe	b.d	b.d	b.d	8	3	7	b.d	b.d	b.d
	Gminne	b.d	b.d	b.d	3	18	4	b.d	b.d	b.d
	Razem:	836	100	1000	25	24	22	26	11	b.d
2012	Autostrady i drogi ekspresowe	b.d	b.d	b.d	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	Pozostałe krajowe	b.d	b.d	b.d	15	6	9	b.d.	b.d.	b.d.
	Wojewódzkie	78	14	107	7	3	4	b.d.	b.d.	b.d.
	Powiatowe	b.d	b.d	b.d	2	b.d.	2	b.d.	b.d.	b.d.
	Gminne	b.d	b.d	b.d	10	2	9	b.d.	b.d.	b.d.
	Razem:	797	81	977	34	22	24	40	12	b.d.
2013	Autostrady i drogi ekspresowe	b.d	b.d	b.d	1	0	1	b.d	b.d	b.d
	Pozostałe krajowe	b.d	b.d	b.d	20	10	10	b.d	b.d	b.d
	Wojewódzkie	80	8	121	7	3	4	7	1	6
	Powiatowe	b.d	b.d	b.d	4	b.d.	4	b.d	b.d	b.d
	Gminne	b.d	b.d	b.d	2	b.d	2	b.d	b.d	b.d
	Razem:	791	97	923	34	29	21	80	19	73
2014	Autostrady i drogi ekspresowe	b.d	b.d	b.d	1	1	0	b.d	b.d	b.d
	Pozostałe krajowe	b.d	b.d	b.d	14	6	11	b.d	b.d	b.d
	Wojewódzkie	b.d	b.d	b.d	15	11	4	14	4	9
	Powiatowe	b.d	b.d	b.d	11	1	13	b.d	b.d	b.d
	Gminne	b.d	b.d	b.d	17	11	11	b.d	b.d	b.d
	Razem:	739	104	858	58	30	39	b.d.	11	b.d.
2015 I półrocze	Autostrady i drogi ekspresowe	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d
	Pozostałe krajowe	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d
	Wojewódzkie	b.d	b.d	b.d	6	0	6	4	1	4
	Powiatowe	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d
	Gminne	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d
	Razem:	332	42	370	80	7	73	b.d	b.d	b.d
Razem za lata 2011 – 2015 (I półrocze)		3 827	424	5 128	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d	b.d

(dowód: akta kontroli str. 577-582, 664)

W sprawie braku pełnych danych w zakresie liczby wypadków, w tym wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów oraz ich skutków (ofiarności śmiertelnych oraz osób rannych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego) na poszczególnych kategoriach dróg, Sekretarz WR BRD wyjaśnił, że... *WR BRD gromadzi dane dotyczące wypadków drogowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów pochodzące od KWP oraz pośrednio z Polskiego Obserwatorium BRD w Warszawie. WR BRD nie jest w stanie wskazać danych w takiej szczegółowości, jaka jest wymagana przez przedstawione zestawienie, ponieważ nie gromadzi takich danych na poziomie takiej szczegółowości. Ponadto KR BRD nie wymaga od WR BRD przedstawiania danych o liczbie wypadków drogowych, w tym z liczbą ofiar śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów w rozbiciu na poszczególne kategorie dróg.*

Dane gromadzone przez KWP są w innym układzie niż zaprezentowane w zestawieniu, tj. nie w rozbiciu na kategorię dróg, tylko z podziałem na powiaty.

(dowód: akta kontroli str. 664-665)

Z analizy danych zaprezentowanych w powyższym zestawieniu wynika, że w latach 2011-2015 (I półrocze) wzrosła liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych w województwie opolskim z 25 w 2011 r., do 34 w 2012 r. i 2013 r., 58 w 2014 r. oraz 80 w I półroczu 2015 r., z tym że na drogach wojewódzkich liczba tych wypadków wyniosła odpowiednio: 12, 7, 7, 15 oraz 6.

Pomimo wzrostu liczby wypadków z udziałem pieszych w latach 2011-2012, liczba ofiar śmiertelnych wśród tej grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego kształtowała się na zbliżonym poziomie i wynosiła odpowiednio 24 oraz 22 osoby. W latach 2013-2014 liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła odpowiednio do 29 oraz 30 osób, co było spowodowane wzrostem liczby wypadków w tym okresie. W I półroczu 2015 r. liczba ta wyniosła 7 osób. Na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych w latach 2011-13 pozostawała na stałym poziomie i wynosiła 3, a w 2014 r. nastąpił jej wzrost do 11. W I półroczu 2015 r. na drogach wojewódzkich nie odnotowano ofiary śmiertelnej wśród pieszych.

W latach 2013 – 2015 (I półrocze) na drogach wojewódzkich wydarzyło się łącznie 28 wypadków drogowych z udziałem pieszych oraz 25 wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 14 pieszych oraz 6 rowerzystów oraz zostało rannych 14 pieszych i 19 rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 284-287, 664)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK dysponowanie przez Radę niepełnymi danymi dotyczącymi wypadków drogowych, w szczególności wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów oraz ich skutków (ofiary śmiertelnych oraz osób rannych), może utrudniać dokonanie przez WR BRD rzetelnych ocen skuteczności zrealizowanych zadań wynikających z *Opolskiego Programu BRD*, odnoszących się do poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

5. W okresie objętym kontrolą NIK, WR BRD zgodnie z art. 140h ust. 2 pkt 4 i pkt 7 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* inicjowała m.in. następujące kampanie społeczne, projekty edukacyjno-informacyjne, działania z zakresu komunikacji i promocji oraz szkolenia specjalistyczne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów):

- kampanie społeczne: *Akademia Bezpiecznego Kierowcy*, skierowana do osób posiadających prawo jazdy kat. B, której celem było poszerzanie wiedzy oraz umiejętności w obszarze bezpiecznego prowadzenia pojazdu oraz radzenia sobie w nietypowych sytuacjach na drodze oraz *Bezpieczny Rowerzysta*, organizowane w placówkach oświatowych na terenie województwa opolskiego lub na terenie WORD, w trakcie których uczestnikom przekazywano również elementy odblaskowe (opaski, kamizelki)³³;

- warsztaty szkoleniowe dla nauczycieli³⁴ i egzaminy dla uczniów na kartę rowerową³⁵, organizowane w placówkach oświatowych na terenie województwa opolskiego lub na terenie WORD;

³³ Przykładowo w trakcie Warsztatów *Akademii Bezpiecznego Kierowcy* zorganizowanych w PG nr 18 w Komprachcicach (13.03.2015 r.) oraz Zespole Szkół w Oleśnie (27.03.2015 r.) przekazano uczestnikom łącznie 48 opasek oraz 20 kamizelek odblaskowych, a w trakcie warsztatów *Bezpieczny Rowerzysta* zorganizowanych w Zespole SP nr 1 w Prudniku (29.05.2015 r.) przekazano 22 kamizelki odblaskowe.

³⁴ Przykładowo w trakcie takiego szkolenia zorganizowanego na terenie WORD w dniu 5.04.2015 r. uczestniczyło 70 nauczycieli, a w dniu 20.10.2014 r. 50 nauczycieli.

³⁵ Przykładowo w trakcie egzaminu na kartę rowerową zorganizowanego w Szkole Podstawowej w Nakle oraz PSP Raszowa (13.06.2014 r.) uczestniczyło 20 dzieci.

- kampania społeczna: *Opolska Kampania Edukacyjna „Przyhamuj życie przed Tobą” – bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym*³⁶ organizowana w placówkach oświatowych na terenie województwa opolskiego, której celem było przeciwdziałanie wypadkom drogowym z udziałem młodych kierowców;
- konferencja szkoleniowo-metodyczna *Edukacja dla bezpieczeństwa – bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym dla dyrektorów i nauczycieli szkół ponadgimnazjalnych woj. opolskiego*³⁷, w ramach której przedstawiono m.in. portal edukacyjny wychowania komunikacyjnego *Bezpieczna droga do szkoły*³⁸, jako narzędzie wspierające rodziców i nauczycieli oraz scenariusz lekcji dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- turnieje motoryzacyjne, w tym m.in. XVIII Wojewódzki Finał Turnieju Motoryzacyjnego Szkół Ponadgimnazjalnych, XXXVII Finał Wojewódzkiego Turnieju BRD dla szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz Powiatowe Turnieje BRD – szkoły podstawowe i gimnazjalne³⁹ organizowane w placówkach oświatowych na terenie województwa opolskiego lub na terenie WORD;
- warsztaty teoretyczno-praktyczne dla dzieci i młodzieży nt. zagrożeń w ruchu drogowym, w tym III Wojewódzka Olimpiada *Torba Kangura* oraz zajęcia przygotowujące dzieci do bezpiecznego poruszania się po drodze, których celem było kształtowanie u dzieci umiejętności bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym, w trakcie których uczestnikom przekazywano elementy odblaskowe oraz książeczki *Bezpieczny przedszkolak*⁴⁰;
- warsztaty szkoleniowe z udzielania pierwszej pomocy, w tym VI Warsztaty Ratownictwa Medycznego⁴¹, Okręgowe Mistrzostwa Pierwszej Pomocy PCK zorganizowane dla uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych⁴², Wojewódzkie Warsztaty Ratownicze dla szkół ponadgimnazjalnych⁴³, których celem było propagowanie prawidłowych zachowań w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Powyższe działania podejmowane były w ramach zadań i celów przyjętych w *Opolskim Programie BRD*. Ocena osiągniętych efektów tych działań dokonywana była na posiedzeniach WR BRD, co zostało wskazane w pkt III 1.3 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str.139-192)

6. WR BRD składała KR BRD coroczne sprawozdania z działań podjętych w latach 2013-2014 na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w terminie wynikającym z art. 140j ust. 3 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, tj. do końca stycznia następnego roku kalendarzowego. W sprawozdaniach tych, poza podjętymi działaniami, wskazywano również na podmiot odpowiedzialny za ich realizację oraz koszt i źródła ich finansowania. W odniesieniu do zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa pieszych rowerzystów wskazano na realizację następujących zadań:

- szkolenie nauczycieli w zakresie sprawdzania umiejętności osób ubiegających się o kartę rowerową, egzaminowanie na kartę rowerową, wydawanie publikacji edukacyjnych dla dzieci, za które odpowiedzialny był WORD - łączny koszt tych zadań wyniósł 45 tys. zł finansowany ze środków własnych WORD (w sprawozdaniu

³⁶ Zainaugurowana w dniu 21.01.2014 r., a finał odbył się 5.06.2014 r., objęła wszystkie powiaty województwa opolskiego, a udział w niej wzięło ponad 5 tys. uczestników.

³⁷ Zorganizowana na terenie WORD w dniu 11.03.2014 r.

³⁸ Dostępny na stronie internetowej <http://www.kuratorium.opole.pl/>.

³⁹ Przykładowo na zorganizowanym w dniu 26.04.2014 r. na terenie WORD oraz PSP w Brzegu uczestniczyło ok. 100 dzieci.

⁴⁰ Przykładowo zorganizowane w ZSP nr 1 w Prudniku w dniu 30.05.2014 r. oraz 23.06.2014 r. w PSP Wojciechów k/Olesna.

⁴¹ Zorganizowane w dniu 27.05.2014 r. dla ok. 60 strażaków mające na celu podniesienie umiejętności strażaków w sytuacji np. wypadku masowego, potrącenia rowerzysty.

⁴² Zorganizowane w dniu 31.05.2014 r. na terenie Zespołu Szkół Technicznych i Ogólnokształcących w Opolu.

⁴³ Zorganizowane w dniu 18.06.2014 r. m.in. na terenie WORD.

za 2013 r. odnoszącym się m.in. do realizacji zadań przyjętych w programie *Gambit*);

- *Bezpieczna trasa, Bezpieczny weekend* – zapewnienie bezpieczeństwa kierującym i pieszym w czasie wyjazdów świątecznych i weekendowych, za które odpowiedzialna była KWP oraz Inspekcja Transportu Drogowego - bez wskazania kosztów tych zadań, które finansowane były z budżetu państwa oraz środków WORD (sprawozdanie za 2014 r.);

- *Bezpieczna droga do szkoły*, za które odpowiedzialne były m.in. KWP, WORD, Kuratorium Oświaty oraz Polski Związek Motorowy - bez wskazania kosztów tego zadania, które finansowane było z budżetu państwa oraz środków WORD (sprawozdanie za 2014 r.);

- cykliczne szkolenia młodzieży szkół ponadgimnazjalnych w ramach *Opolskiej Kampanii społecznej „Przyhamuj życie przed Tobą”*, za które odpowiedzialne były KWP, WORD, Kuratorium Oświaty, oraz Polski Związek Motorowy, łączny koszty tych szkoleń wyniósł 20 tys. zł i był sfinansowany ze środków WORD (sprawozdanie za 2014 r.);

- wydawanie publikacji z zakresu brd, w tym m.in. poradnika dla nauczycieli – *Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym*, materiałów pomocniczych dla nauczycieli *Bądź widoczny na drodze*, za które odpowiedzialne było Kuratorium Oświaty, a łączny koszt tych zadań wyniósł 4 tys. zł finansowany ze środków własnych WORD (w sprawozdaniu za 2014 r.);

- *Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego* – kształtowanie bezpiecznych postaw pieszych i rowerzystów, za które odpowiedzialna była KWP, a łączny koszt tego zadania wyniósł 3 tys. zł finansowany z budżetu państwa oraz środków własnych WORD (w sprawozdaniu za 2014 r.);

- szkolenie nauczycieli w zakresie sprawdzania umiejętności osób ubiegających się o kartę rowerową, egzaminowanie na kartę rowerową, wydawnictwa edukacyjne dla dzieci, za które odpowiedzialny był WORD, a łączny koszt tych zadań wyniósł 12 tys. zł finansowany ze środków własnych WORD (w sprawozdaniu za 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 101-106)

Współpraca WR BRD z wojewódzkimi strukturami Policji, Inspekcją Transportu Drogowego, zarządcami dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i miejskich, jak również z jednostkami samorządu terytorialnego (pełniącymi funkcje powiatowych, miejskich, gminnych Rad BRD) polegała m.in. na stałym członkostwie przedstawicieli tych jednostek w składzie WR BRD oraz ich uczestnictwie w posiedzeniach WR BRD. Sekretarz WR BRD w sprawie współpracy WR BRD z ww. jednostkami, jak również z KR BRD oraz pozostałymi WR BRD wyjaśnił, że (...) *Współpraca WR BRD z KR BRD jest konieczna i jest realizowana co najmniej raz w roku, podczas ogólnopolskich spotkań. Prowadzona wymiana doświadczeń jest dobrym momentem edukacyjnym i oceną, jakie czynniki wg ekspertów brd mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenia liczby ofiar na drogach (...) zachodzi potrzeba dalszych spotkań WR BRD z KR BRD w celu kształcenia kadr do prowadzenia monitoringu i oceny środków, które wprowadza się w transporcie celem poprawy bezpieczeństwa (...) Sekretarz WR BRD oraz jej członkowie, dyr. WORD uczestniczą w konferencjach organizowanych dla Wojewódzkich Rad BRD, szkoleniach z zakresu systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego (...) przedstawiciele WR BRD pracowali nad tą problematyką z WR województwa Kujawsko-Pomorskiego (...) członkowie prezydium WR BRD uczestniczyli w konferencji naukowo-technicznej BRD w Krakowie (...) Programy lokalne opracowywane przez powiaty, gminy na terenie województwa nie były konsultowane przez WR BRD. Do WR BRD wpływały wnioski w zakresie wsparcia budowy miasteczek ruchu drogowego z takich gmin jak: Prudnik, Biała,*

Zdzieszowice, Nysa (...) Zostały wybudowane miasteczka ruchu drogowego w Opolu, Prudniku, Zdzieszowicach, Białej, rozpoczęto budowę miasteczka ruchu drogowego w Kluczborku i Namysłowie.

(dowód: akta kontroli str. 249-278,577-657)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Wykonywanie zadań w zakresie czynności organizacyjno-technicznych dotyczących zarządzania ruchem na drogach

Opis stanu
faktycznego

1. Na mocy *Regulaminu organizacyjnego* UMWO wprowadzonego⁴⁴ przez Zarząd Województwa Opolskiego, prowadzenie spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, w tym polegających na: opiniowaniu i przygotowywaniu rozwiązań komunikacyjnych poprawiających organizację i bezpieczeństwo na drogach, rozpatrywaniu i zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu, prowadzeniu kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz współpracy w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami, należało do zadań Departamentu Infrastruktury i Gospodarki⁴⁵.

W ramach funkcjonowania DIG nie wyznaczono osoby/zespołu koordynującego oraz odpowiadającego za organizację ruchu rowerowego i pieszego na zarządzanej sieci dróg wojewódzkich oraz nie opracowano *Standardów Technicznych*⁴⁶, jako podstawy działań w zakresie wdrożenia polityki rowerowej, a jak wyjaśnił Dyrektor DIG oraz jego Zastępca *Marszałek (...) powołał Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*⁴⁷, która zajmuje się wszystkimi wnioskami związanymi ze zmianami organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, w tym dotyczących pieszych i rowerzystów (...) DIG nie zleca realizacji żadnych robót budowlanych związanych z budową dróg rowerowych i innych inwestycji drogowych, dlatego też nie posiada *Standardów Technicznych dla dróg rowerowych*.

(dowód: akta kontroli str. 3-32, 279-281,498-500)

Komisja BRD została powołana przez Marszałka, jako jego organ doradczy, opiniujący lub inicjujący sprawy związane z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, z wyłączeniem dróg wojewódzkich położonych na obszarze miasta Opola. Komisja ta składała się z pięciu⁴⁸ osób, w tym Zastępcy Dyrektora DIG jako

⁴⁴ Od 1 czerwca 2012 r. w Urzędzie obowiązuje Regulamin Organizacyjny uchwalony Uchwałą Nr 2163/2012 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 30 kwietnia 2012 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego; dalej *Regulamin organizacyjny*.

⁴⁵ Dalej: DIG.

⁴⁶ Umieszczane w SIWZ każdego przetargu lub zlecenia na projekt lub budowę dróg rowerowych oraz innych inwestycji i remontów, które mogły mieć wpływ na ruch rowerowy.

⁴⁷ Zarządzeniami: NR 87/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r., NR 78/2013 z dnia 18 czerwca 2013 r. oraz NR 167/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie powołania Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; dalej: *Komisja BRD*.

⁴⁸ W okresie od 17 grudnia 2013 r. do 31 maja 2015 r.

jej przewodniczącego, dwóch pracowników DIG oraz z przedstawiciela Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu⁴⁹.

(dowód: akta kontroli str. 33-38)

2. Za prowadzenie spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich odpowiedzialnych było łącznie od trzech do czterech pracowników DIG, w tym Dyrektor jako osoba nadzorująca oraz w okresie od 20 sierpnia 2013 r. do 31 maja 2015 r. trzech pracowników. W pozostałym okresie objętym kontrolą NIK sprawami związanymi z zarządzaniem ruchem zajmowało się dwóch pracowników, w tym Zastępca Dyrektora DIG. W zakresie obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności tych pracowników, przypisane były zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich określone w *Regulaminie organizacyjnym*. Ponadto Dyrektor DIG został upoważniony⁵⁰ przez Marszałka do m.in. zatwierdzania projektów organizacji ruchu na drogach wojewódzkich i opiniowania zmian w organizacji ruchu w zakresie określonym w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem.

Dwóch z trzech pracowników DIG posiadało dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku budownictwo, w tym jeden z nich (Z-ca Dyrektora DIG będący jednocześnie kierownikiem Referatu Infrastruktury) w zakresie konstrukcji budowlanych i inżynierskich, a drugi zatrudniony w DIG w okresie od 20 sierpnia 2013 r. do 31 maja 2015 r. w zakresie inżynierii lądowej. Trzeci z pracowników (zatrudniony do dnia 30 listopada 2015 r.) uzyskał wykształcenie wyższe na kierunku geografia w zakresie turystyki i rekreacji oraz uczestniczył w szkoleniach: *Metody poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego* (2009 r.), *Oznakowanie poziome dróg i jego wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego* (2010 r.), *Prowadzenie ewidencji dróg i gromadzenie danych o drogach publicznych wg obowiązujących przepisów* (2010 r.) oraz *Uspokojenie ruchu: planowanie-wdrażanie-użytkowanie-ocena. Dobre praktyki, uwarunkowania techniczne, prawne, użytkowe i społeczne* (2012 r.). Z-ca Dyrektora DIG uczestniczył w seminarium *Uspokojenie ruchu – od koncepcji do wdrożenia* (2009 r.), *Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury drogowej* (lata 2014-2015) oraz w cyklu szkoleń z zakresu systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego (2015 r.).

Jak wykazała kontrola, wykonywanie zadań z zakresu organizacji ruchu wyłącznie przez dwóch lub trzech pracowników, w tym przez Z-cę Dyrektora DIG, co mogło być jedną z przyczyn powstania nieprawidłowości opisanych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 3-32,39-94)

W okresie objętym kontrolą NIK⁵¹ sieć dróg wojewódzkich podlegających zarządzaniu ruchem przez DIG obejmowała 45 odcinków dróg o łącznej długości 943,6 km, 153 obiektów mostowych oraz 801 przepustów o łącznej długości 2,84 km.

(dowód: akta kontroli str. 107-109)

3. W okresie 2013 r. – I półrocze 2015 r. w DIG nie zostały sporządzone procedury w zakresie opracowania i zatwierdzania organizacji ruchu na drogach publicznych, a jak wyjaśnił Dyrektor DIG (...) *projekty organizacji ruchu są zatwierdzane zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem* (...).

Szczegółowe badanie przestrzegania zasad dotyczących opracowania i zatwierdzenia organizacji ruchu wskazanych w rozporządzeniu w sprawie

⁴⁹ Dalej: ZDW.

⁵⁰ Upoważnienie: Nr 59/2013 z 31 grudnia 2013 r. oraz Nr 16/2013 z 10 maja 2013 r.

⁵¹ Na dzień 01.01.2015 r.

zarządzania ruchem przeprowadzono w odniesieniu do 15⁵² projektów organizacji ruchu dla dziesięciu odcinków dróg (ulic i/lub odcinków dróg)⁵³ o łącznej długości 12 140 m, na których wystąpiła największa liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, w tym sześciu odcinków z separacją ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego⁵⁴ (o łącznej długości 11 143 m) oraz czterech bez takiej separacji⁵⁵ (o łącznej długości 997 m). Na wybranych odcinkach dróg w ww. okresie w wyniku wypadków drogowych śmierć poniosło ośmiu niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym pięciu pieszych⁵⁶ oraz trzech⁵⁷ rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 279-281,284-287,323-324,342-344,372-373,394-395,442,443,463-464,476-477,495-497)

Spośród 15 projektów organizacji ruchu objętych badaniem kontrolnym, 14 zostało zatwierdzonych przez Marszałka, w tym cztery w 2014 r.⁵⁸, po trzy w 2013 r.⁵⁹ i w 2008 r.⁶⁰, dwa w 2011 r.⁶¹ oraz po jednym w 2015 r.⁶² i 2007 r.⁶³ Jeden projekt, na podstawie którego dokonano oględzin zgodności oznakowania odcinka DW 901 Kocury-Malichów, został sporządzony w sierpniu 2015 r. i w trakcie przeprowadzania kontroli NIK był na etapie zatwierdzania.

W przypadku dziewięciu spośród 14 zatwierdzonych projektów, DIG otrzymał od jednostek wprowadzających poszczególne organizacje ruchu zawiadomienia przedkładane na podstawie § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem o wprowadzeniu danej organizacji ruchu. W pozostałych pięciu przypadkach, w związku z nieotrzymaniem takiego zawiadomienia, DIG zaniechał poinformowania jednostek odpowiedzialnych za wprowadzenie organizacji ruchu o utracie ich ważności, co zostało opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

Wszystkie objęte badaniem kontrolnym zatwierdzone projekty organizacji ruchu były kompletne i zawierały dane oraz informacje wymagane przepisami § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, co opisano w pkt III 2.6 wystąpienia pokontrolnego. W każdym przypadku przed zatwierdzeniem poszczególnego projektu organizacji ruchu odbyło się posiedzenie *Komisji BRD*, na którym analizowano złożony projekt w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie w każdym kontrolowanym przypadku *Komisja BRD* wydawała pozytywną opinię. Pisma o zatwierdzeniu poszczególnego projektu organizacji ruchu były kierowane do KWP oraz ZDW i zawierały wszystkie informacje wymagane przez rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem, tj. przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu, informację o uzgodnieniu stanowiska z przedstawicielem KWP oraz ZDW, pouczenie dla wprowadzającego organizację ruchu o obowiązku zawiadomienia DIG, KWP oraz ZDW o terminie jej wprowadzenia, a w przypadku braku takiego zawiadomienia pouczenie o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

⁵² Dla odcinka DW 414 Dębina-Krobusz obowiązywało pięć projektów organizacji ruchu, dla odcinka DW 426 w m. Strzelce Opolskie oraz DW 423 Kąty-Opolskie-Przewory po dwa projekty, dla dwóch odcinków DW 901 w m. Zawadzkie jeden projekt.

⁵³ Dalej: próba badawcza dziesięciu odcinków dróg.

⁵⁴ Odcinki dróg: DW 454 w m. Czarnowasy 642 m; DW 901 Kocury-Malichów 1 506 m; dwa odcinki DW 901 w m. Zawadzkie (jeden odcinek 340 m, drugi 1 187 m); DW 414 Dębina-Biała 5 986 m; DW 423 Kąty Opolskie-Przewory 1 482 m.

⁵⁵ Odcinki dróg: DW 454 w m. Ładza 254 m; DW 454 w m. Świerczów 325 m; DW 426 w m. Strzelce Opolskie 303 m; DW 409 w m. Moszna 115 m.

⁵⁶ Na DW 454 Ładza w dniu 01.01.2013 r., DW 426 Strzelce Opolskie w dniu 23.11.2013 r., DW 409 Moszna w dniu 03.01.2014 r., DW 901 Zawadzkie w dniu 09.04.2014 r. oraz 9.10.2014 r.

⁵⁷ DW 901 Zawadzkie w dniu 29.03.2014., 18.04.2014 r. oraz 7.11.2014 r.

⁵⁸ DIG.I.8022.25.2014 oraz DIG.I.8022.29.2014 dla odcinka DW 426 w m. Strzelce Opolskie, DIG.I.8022.340.2014 oraz DIG.I.8022.452.2014 dla odcinka DW 414 Dębina-Krobusz.

⁵⁹ DIG.I.8022.50.2013 dla odcinka DW 454 w m. Ładza, DIG.I.8022.166.2013 dla odcinka DW 414 Dębina-Krobusz oraz DIG-I.8022.129-1.2013 dla odcinka DW 454 w m. Czarnowasy.

⁶⁰ DIG.I.5410-252/08 dla odcinka DW 409 w m. Moszna, DIG.I.5410-302/08 oraz DIG.I.5410-187/08 dla odcinka DW 423 Kąty Opolskie-Przewory.

⁶¹ DIG.I.8022.241.2011 oraz DIG.I.8022.3.2011 dla odcinka DW 414 Dębina-Krobusz.

⁶² DIG.I.8022.32.2015 dla odcinka DW 426 w m. Strzelce Opolskie.

⁶³ DIG.I.5410-184/07 dla odcinka DW 454 w m. Świerczów.

(dowód: akta kontroli str.328, 341, 344, 358, 375, 381, 396, 414, 422, 427, 434, 445, 465, 478, 495-497)

W przypadku jednego odcinka drogi poddanemu oględzinom, tj. DW 454 w m. Czarnowąsy, Marszałek, po uprzednim negatywnym zaopiniowaniu przez *Komisję BRD* odrzucił na podstawie § 8 ust. 5 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem wniesiony przez Urząd Gminy Dobrodzień Wielki projekt organizacji ruchu⁶⁴ (nieobjęty badaniami kontrolnymi w zakresie spełnienia wymagań określonych w § 5 ust. 1 ww. rozporządzenia) zakładający umiejscowienie nowego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ulicą Broniewskiego oraz ulicą Dębową. Powodem odrzucenia ww. projektu była konieczność zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa, gdyż wyznaczenie przejścia dla pieszych w bezpośredniej bliskości drzewa spowodowałoby, że piesi byłiby niewidoczni dla kierujących pojazdami. W trakcie prowadzonych oględzin ww. odcinka drogi stwierdzono, że wskazane przejście dla pieszych znajdowało się w ww. miejscu, pomimo braku zgody Marszałka na jego usytuowanie, co zostało opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 493-494)

4. DIG w latach 2013-2015 (I półrocze) prowadził ewidencję zatwierdzonych projektów stałej lub czasowej organizacji ruchu (oddzielnie dla każdego roku objętego okresem kontroli NIK), co było zgodne z § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Ewidencja ta spełniała wymogi § 9 ust. 2 ww. rozporządzenia, gdyż zawierała:

- numer kolejny projektu,
- numer drogi i jej kilometraż lub nazwę ulicy,
- jednostkę składającą projekt organizacji ruchu,
- charakter organizacji ruchu (stała lub czasowa),
- datę zatwierdzenia projektu,
- termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu,
- rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu.

W wyniku analizy zapisów prowadzonych ewidencji stwierdzono przypadki niewpisywania rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu). Z-ca Dyrektora DIG wyjaśnił, że przyczyną powyższego jest *brak otrzymania przez DIG informacji od jednostek wprowadzających dany projekt o faktycznym jego wprowadzeniu w terenie*.

W kontrolowanym okresie zaewidencjonowanych zostało odpowiednio w poszczególnych latach objętych kontrolą: 330, 332 i 204 projektów stałej lub czasowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 498-500,503-576)

5. Przy 45 drogach wojewódzkich o łącznej długości 943,6 km zlokalizowane⁶⁵ były ścieżki pieszo-rowerowe o łącznej długości 62,2 km (6,6% ogólnej długości dróg wojewódzkich) oraz chodniki o łącznej długości 302,6 km (32,1%).

W okresie objętym kontrolą NIK, na drogach wojewódzkich zrealizowano m.in. siedem inwestycji⁶⁶, w ramach których odseparowano ruch pieszych i rowerzystów

⁶⁴ DIG-I.8022.5.2015

⁶⁵ Stan na 1 września 2015 r.

⁶⁶ W 2013 r. na DW 457 w miejscowości Chróścice (ul. Dąbrowa i Powstańców Śląskich przebudowa chodnika) i DW 407 w miejscowości Konradowa (przebudowa drogi wojewódzkiej), w 2014 r. przy DW 414 Krobusz-Biała (przebudowa drogi wojewódzkiej), na DW 487 Olesno-Boroszów (przebudowa drogi wojewódzkiej) oraz na DW 494 (rozbudowa odcinka

od ruchu samochodowego. Na podstawie prowadzonych przez DIG ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu za okres objęty kontrolą NIK stwierdzono, że każda spośród 45 dróg wojewódzkich, w tym również drogi z infrastrukturą drogową przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów, posiadały zatwierdzoną organizację ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 107-109, 289-290, 503-576, 666, 736)

6. Wszystkie objęte badaniem kontrolnym zatwierdzone projekty organizacji ruchu dla próby badawczej dziesięciu odcinków dróg odpowiadały wymogom § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Zawierały one plany orientacyjne w skali od 1:10 000 do 1:25 000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy oraz plany sytuacyjne w skali 1:500 lub 1:1 000. Wszystkie ww. plany zawierały lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych i urządzeń brd.

Wszystkie badane projekty posiadały opisy techniczne zawierające charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a także zamieszczono w nich przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu oraz imię i nazwisko projektanta.

(dowód: akta kontroli str. 495-497)

7. Spośród badanych dziesięciu zatwierdzonych i wprowadzonych projektów organizacji ruchu dla próby badawczej dziesięciu odcinków dróg pracownicy DIG przeprowadzili siedem kontroli wykonania zadań technicznych, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia tych projektów, co było zgodne z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W pozostałych dwóch przypadkach nie przeprowadzono takiej kontroli, co zostało opisane w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

Ustalenia tych kontroli dokumentowane były protokołami. We wszystkich siedmiu przypadkach przeprowadzonych ww. kontroli stwierdzono, że zmiany oznakowania w docelowej organizacji ruchu wykonano zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu dla tych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 371a, 387, 390, 419, 431, 439, 487, 495-497)

8. W wyniku przeprowadzonych oględzin dziesięciu odcinków dróg w zakresie zgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym stwierdzono, że dla czterech odcinków dróg, tj. na DW 901 Kocury-Malichów⁶⁷ oraz w m. Zawadzkie⁶⁸, DW w m. Strzelce Opolskie⁶⁹ oraz DW 423 Kąty Opolskie-Przywory⁷⁰ ich oznakowanie pionowe oraz poziome było zgodne z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Na pozostałych sześciu odcinkach dróg stwierdzono niezgodności pomiędzy faktycznym oznakowaniem kontrolowanych dróg w terenie, a zatwierdzonymi organizacjami ruchu, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

Na wszystkich odcinkach dróg kontrolowane oznakowanie było w bardzo dobrym lub dobrym stanie technicznym, jego widoczność była właściwa, z wyjątkiem jednego znaku na DW 409 w m. Zawadzkie, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Oznakowanie umożliwiało użytkownikom dróg odpowiednie zachowanie podczas ruchu.

Nie stwierdzono oznakowania wprowadzającego uczestników ruchu w błąd, jak również wzajemnie się wykluczającego.

(dowód: akta kontroli str. 323-327, 342-347, 372-374, 394-395, 442-444, 463-464, 476-477, 492)

Szumirad – Chudoba), w I półroczu 2015 r. na DW 406 (budowa chodnika) oraz DW 462 (przebudowa drogi wojewódzkiej w Łosiuwie).

⁶⁷ Od km 11+385 do km 12+891.

⁶⁸ Od km 31+200 do km 31+540.

⁶⁹ Od km 16+556 do km 16+859.

⁷⁰ Od km 17+226 do km 18+708.

9. W latach 2013- 2014 DIG spośród sieci obejmującej 45 dróg wojewódzkich o łącznej długości 943,6 km, przeprowadził na 29 drogach⁷¹, kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego⁷², o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W I półroczu 2015 r. nie przeprowadzono żadnej kontroli w tym zakresie. Powyższe stanowiło naruszenie obowiązku przeprowadzania przez organ zarządzający ruchem takich kontroli co najmniej raz na sześć miesięcy, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

W sprawie procedury przeprowadzania ww. kontroli Dyrektor DIG wyjaśnił, że w ramach prowadzenia kontroli (...), o których mowa w § 12 ust. 5, została wypracowana procedura wspólnych kontroli przedstawicieli DIG oraz ZDW. Kontrole przeprowadzane są w oparciu o zatwierdzone projekty organizacji ruchu oraz przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (...) a także rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (...). Natomiast plan kontroli jest zgodny z planem kontroli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, który jest co roku zatwierdzany przez Zarząd Województwa Opolskiego.

(dowód: akta kontroli str. 279-281, 288)

Spośród 29 kontroli prawidłowości zastosowania znaków drogowych przeprowadzonych przez DIG, trzy kontrole przeprowadzone w 2014 r. (jedna w listopadzie⁷³, a dwie w grudniu⁷⁴) obejmowały drogi wojewódzkie (DW 409, DW 426 oraz DW 901), na których zlokalizowane były cztery odcinki dróg poddanych oględzinom spośród dziesięciu objętych próbą badawczą.

Kontrole prawidłowości zastosowania znaków drogowych przeprowadzone zostały w oparciu o zatwierdzone projekty oznakowania pionowego i poziomego docelowej organizacji ruchu, tj. w przypadku drogi wojewódzkiej:

- DW 409 na podstawie projektu DIG.I.5410-252/08 z dnia 18 grudnia 2008 r.,
- DW 426 na podstawie projektu DIG.I.5410-133/07 z dnia 6 listopada 2007 r.,
- DW 901 na podstawie projektu DIG.I.5410-283/06 z dnia 6 listopada 2007 r.

Z kontroli tych sporządzano protokoły, w których wskazywano na stwierdzone nieprawidłowości, w tym m.in. w zakresie niezgodności oznakowania kontrolowanej drogi w terenie z zatwierdzonym projektem oznakowania lub zatwierdzonego projektu z oznakowaniem przedmiotowej drogi w terenie, niewłaściwego montażu pionowych znaków drogowych lub ich złego stanu technicznego (słaba widoczność). W przeprowadzonych kontrolach uczestniczyli przedstawiciele ZDW, a ich wyniki były następnie przekazywane Dyrektorowi ZDW. Na podstawie ww. protokołów, do ZDW skierowano wystąpienia pokontrolne⁷⁵, w których opisywano stwierdzone nieprawidłowości oraz formułowano wnioski dotyczące wykonania projektu oznakowania docelowej organizacji ruchu (dla każdej z tych dróg⁷⁶ i na całej ich długości). W odpowiedzi na kierowane zalecenia ZDW poinformował⁷⁷ DIG o podejmowanych bieżących działaniach w zakresie poprawy widoczności znaków oraz ich sukcesywnej wymiany w ramach posiadanych środków finansowych.

⁷¹ W tym na 13 drogach w 2013 r., a na 16 w 2014 r.

⁷² Dalej: kontrola prawidłowości zastosowania znaków drogowych.

⁷³ W dniu 26 listopada 2014 r. przeprowadzono kontrolę DW 409.

⁷⁴ W dniach 22 i 29 grudnia przeprowadzono kontrolę DW 426, a w dniach 23 i 29 grudnia 2015 r. kontrolę DW 901.

⁷⁵ DIG.1711.3.2014 z dnia 16 lipca 2015 r.

⁷⁶ Dla DW 901 od km 0+000 do 41+744, dla DW 426 od km 0+000 do 33+558 oraz dla DW 409 od km 0+000 do 20+534.

⁷⁷ Przy piśmie WD.4020.27.2015.JS z dnia 25 sierpnia 2015 r.

W wyniku analizy treści protokołów, jak też wystąpień pokontrolnych stwierdzono, że w kontrolach uwzględniono wszystkie zakresy wynikające z przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. ustalano stan faktyczny w zakresie zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania, jak również w zakresie występujących rodzajów inżynierii ruchu drogowego (znaków pionowych i poziomych oraz urządzeń brd).

(dowód: akta kontroli str. 291-322, 451-462)

Spośród czterech odcinków dróg poddanych oględzinom w zakresie zgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym, na których DIG przeprowadził kontrole na podstawie §12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w jednym przypadku (odcinek DW 409 w m. Moszna⁷⁸) sprawdzenie zgodności organizacji ruchu dokonano na podstawie obowiązującego w dniu przeprowadzenia oględzin⁷⁹ oraz kontroli przez DIG⁸⁰ projektu organizacji ruchu (DIG.I.5410-252/08 z dnia 18 grudnia 2008 r.). W wyniku dokonanych oględzin stwierdzono, że znak informacyjny D-1 (*Droga z pierwszeństwem*), znajdował się na tym odcinku drogi, pomimo jego nieuwzględnienia w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu, czego nie wykazała przeprowadzona przez DIG kontrola prawidłowości zastosowania znaków drogowych⁸¹.

Sprawdzenia, w ramach oględzin, zgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym odcinka DW 901 w m. Zawadzkie⁸², dokonano w odniesieniu do organizacji ruchu zatwierdzonej w lipcu 2015 r.⁸³, natomiast kontrola DIG ww. odcinka drogi została przeprowadzona w grudniu 2014 r., na podstawie projektu organizacji ruchu obowiązującego w dniu jej przeprowadzenia. Przeprowadzona przez DIG kontrola wskazała na łącznie 16 uwag i poleceń⁸⁴ do wykonania w terenie, tj. m.in. wyczyścić tarcze znaku poprzez usunięcie graffiti (5 przypadków), wymienić tarcze znaku lub/ oraz słupki o długości zgodnej z obowiązującymi przepisami (6 przypadków), ustawić tarcze znaku lub znak lub tabliczkę pod znakiem zgodnie z projektem (4 przypadki), w tym znak D-1⁸⁵ (*Droga z pierwszeństwem*) oraz znak G-1c⁸⁶ (*Słupki wskaźnikowy z jedną kreską umieszczony po prawej stronie jezdni*). W wyniku dokonanych oględzin stwierdzono, że znak D-1 znajdował się na odpowiednim miejscu odcinka drogi, lecz nie był uwzględniony w zatwierdzonym w lipcu 2015 r. projekcie organizacji ruchu, a znak G-1c pomimo uwzględnienia w tym projekcie, nadal nie znajdował się na odpowiednim miejscu odcinka drogi, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. Pozostałe oznakowanie pionowe zlokalizowane na tym odcinku drogi było zgodne z zatwierdzonym w lipcu 2015 r. projektem organizacji ruchu, a jego stan techniczny nie budził zastrzeżeń, co świadczy o zrealizowaniu wniosków pokontrolnych DIG w zakresie wymiany lub wyczyszczenia odpowiednich tarcz znaków drogowych.

Sprawdzenie zgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym odcinka drogi na DW 901 Kocury-Malichów⁸⁷ podczas przeprowadzonych oględzin dokonano na podstawie projektu⁸⁸ organizacji ruchu sporządzonego w sierpniu 2015 r. (w trakcie procesu zatwierdzania). Kontrola ww. odcinka drogi została natomiast

⁷⁸ Na odcinku od km 1+732 do km 1+847.

⁷⁹ 18 listopada 2015 r.

⁸⁰ 26 listopada 2014 r.

⁸¹ Kontrola DIG wskazała jedynie na potrzebę wymiany tarczy znaku B-20 (Stop) ze względu na jej zły stan techniczny. Stwierdzony podczas oględzin stan techniczny wszystkich znaków na tym odcinku drogi był dobry i były one widoczne dla użytkowników drogi.

⁸² Na odcinku od km 31+200 do km 32+727.

⁸³ DIG.I.8022.32.2015 z dnia 6 lipca 2015 r.

⁸⁴ Wskazanych w wystąpieniu pokontrolnym DIG.1711.3.2014 z dnia 16 lipca 2015 r. w uwagach i poleceniach pkt 51-66.

⁸⁵ W km 31+822.

⁸⁶ W km 31+544.

⁸⁷ Na odcinku od km 11+385 do km 12+891.

⁸⁸ DIG.I.8022.32.2015 z dnia 6 lipca 2015 r.

przeprowadzona przez DIG w grudniu 2014 r., na podstawie projektu organizacji ruchu obowiązującego w dniu jej przeprowadzenia. Zarówno oględziny, jak też przeprowadzona przez DIG kontrola nie wykazały niezgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym.

Sprawdzenie zgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym odcinka DW 426 w m. Strzelce Opolskie⁸⁹ w ramach oględzin dokonano na podstawie zatwierdzonych w lutym i marcu 2014 r. dwóch projektów⁹⁰ organizacji ruchu, które zostały wprowadzone w okresie czerwiec-lipiec 2014 r. Natomiast kontrola ww. odcinka drogi została przeprowadzona przez DIG w grudniu 2014 r. na podstawie projektu organizacji ruchu DIG.I.5410-133/07 z dnia 6 listopada 2007 r., tak więc nieobowiązującego w trakcie jej przeprowadzania, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego. W wyniku przeprowadzonej przez DIG kontroli sformułowano dwie uwagi i polecenia⁹¹, tj. wyczyszczenie tarczy znaku A-7 poprzez usunięcie *graffiti* oraz ustawienie znaku B-36 (*Zakaz zatrzymywania się*) zgodnie z projektem. W wyniku dokonanych oględzin nie stwierdzono niezgodności organizacji ruchu ze stanem faktycznym, a stan techniczny wszystkich znaków na tym odcinku drogi był dobry i były one widoczne dla użytkowników drogi, co świadczy o zrealizowaniu wniosków pokontrolnych DIG w zakresie wymiany lub wyczyszczenia odpowiednich tarcz znaków drogowych

(dowód: akta kontroli str. 291-321,342-344,372-373,442-443)

10. W okresie objętym kontrolą NIK, pracownicy DIG opracowali *Analizę w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich województwa opolskiego*⁹², której zakres przedmiotowy obejmował analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich, poprzez analizę statystyk dotyczących liczby wypadków drogowych, osób rannych i zabitych w okresie 2001-2013. W podsumowaniu tej analizy wskazano, że *ogólna sytuacja dotycząca wypadkowości na drogach wojewódzkich w 2013 r. jest stosunkowo korzystna w porównaniu do poprzednich lat, jednakże ilość zdarzeń, a w szczególności ilość osób rannych na poszczególnych odcinkach dróg wskazują, iż należy podejmować dalsze działania związane z badaniem przyczyn powstawania wypadków (...) poprzez realizację inwestycji wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i też działania bieżące mające na celu wprowadzenie dodatkowego oznakowania poziomego i pionowego (w tym także oznakowania nietypowego i aktywnego). W zakresie zagrożeń dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych) wskazano, że przy nowo wyznaczanych przejściach dla pieszych oraz przy opiniowaniu geometrii dróg wymaga się, aby przejścia dla pieszych oraz przystanki autobusowe były doświetlone.*

W odniesieniu do realizacji obowiązku wynikającego z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. dokonywania nadzoru i analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności Dyrektor DIG wyjaśnił, że (...) *ustawodawca nie wskazał w jaki sposób należy dokonać analizy istniejącej organizacji ruchu i jej efektywności oraz jakie elementy taka analiza powinna zawierać, a także na jakich dokumentach, badaniach powinna być oparta. Opracowana przez DIG Analiza w zakresie brd stanowi materiał bazowy wskazujący na jakich drogach mają miejsce zdarzenia drogowe (...) Bez przedmiotowego materiału DIG, a tym samym organ zarządzający ruchem nie posiadałby wiedzy o lokalizacji zdarzeń drogowych (...) Ponadto DIG dysponuje danymi dotyczącymi wypadkowości pozyskanymi z KWP, które również stanowią podstawę podejmowanych działań związanych z organizacją ruchu, a także*

⁸⁹ Na odcinku od km 16+556 do km 16+859.

⁹⁰ DIG.I.8022.25.2014 z dnia 24 marca 2014 r. oraz DIG.I.8022.25.2014 z dnia 19 lutego 2014 r.

⁹¹ Wskazanych w wystąpieniu pokontrolnym DIG.1711.3.2014 z dnia 16 lipca 2015 r. w uwagach i poleceniach pkt 24-25.

⁹² Dalej: Analiza w zakresie brd.

planowania inwestycji drogowych zawierających wiele nowych elementów BRD (...) analiza istniejącej organizacji ruchu dokonywana jest na bieżąco na cotygodniowych Komisjach BRD (...) Przykładem takich działań jest sytuacja jaka miała miejsce w m. Zawadzkie, gdzie w 2014 r. zanotowano 5 poważnych zdarzeń drogowych. Przeanalizowano miejsca wypadków oraz wskazano na konieczność zmiany organizacji ruchu (...) W m. Zawadzkie wprowadzono nietypowe oznakowanie ostrzegawcze o wypadkach, przed przejściem dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Nowe Osiedle wprowadzono punktowe elementy odblaskowe (...) usunięto część oznakowania, na przejściu dla pieszych na wysokości ul. Handlowej obecnie montowany jest azyl dla pieszych (...) Innym przykładem może być m. Strzelce Opolskie, gdzie również zamontowano punktowe elementy odblaskowe lub też miejscowość Namysłów, gdzie wprowadzono dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze w miejscu występowania zdarzeń drogowych, bądź Prószków, w którym na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 429 i 414 wykonano rondo. Opisane przykłady pokazują jak szczegółowo we współpracy z innymi organami i w określonych lokalizacjach jest analizowana efektywność istniejącej organizacji ruchu dla poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. (...) Innym przykładem w zakresie analizy organizacji ruchu i badania jego efektywności może być pismo⁹³ jakie wystosowano do wszystkich gmin, przez które przebiegają drogi wojewódzkie o doświetlenie przejść dla pieszych jako kluczowego elementu poprawy bezpieczeństwa użytkowników drogi (...) DIG stale analizuje wpływające wnioski, dane o wypadkowości, zmianach natężeniu ruchu, dotyczące w szerokim zakresie zarządzania ruchem oraz inicjuje współpracę z innymi jednostkami (...) celem zmiany istniejącej organizacji ruchu i dostosowania do zmieniających się warunków, czy wprowadzenia najnowszych rozwiązań BRD, czego efektem są zalecenia wykonania stosownych projektów organizacji ruchu wprowadzanej następnie w terenie.

(dowód: akta kontroli str. 110-132,658-663)

W wyniku oględzin dwóch odcinków dróg wojewódzkich, tj. w m. Zawadzkie⁹⁴ oraz w m. Strzelce Opolskie⁹⁵ stwierdzono, że przy wskazanych przez Dyrektora DIG przejściach dla pieszych w ww. miejscowościach znajdowały się dodatkowe punktowe elementy odblaskowe, jak też nietypowe oznakowanie ostrzegawcze o wypadkach.

(dowód: akta kontroli str. 342-344,372-374)

11. W wyniku analizy protokołów z posiedzeń Komisji BRD, sporządzonych na okoliczność weryfikacji i opiniowania 14 ostatecznie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla próby badawczej dziesięciu odcinków dróg stwierdzono, że wnioski (opinie) wynikające z działania Komisji BRD przyczyniły się do zmiany w tych projektach m.in. w zakresie:

- DW 423 w m. Przywory, Komisja BRD wnioskuje o wprowadzenie przed przejściem dla pieszych grubowarstwowego oznakowania poziomego P-14 (Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów), uwagi te uwzględnione w projekcie organizacji ruchu⁹⁶,
- DW 901 w m. Zawadzkie, Komisja BRD wnioskuje m.in. o usunięcie znaku B-36 (Zakaz zatrzymywania się), co zostało uwzględnione w projekcie organizacji ruchu⁹⁷,

⁹³ DIG-I.8026.51.2015 z 13 maja 2015 r.

⁹⁴ DW 901 od 31+200 m do 32+727 m.

⁹⁵ DW 426 od 16+556 m do 16+859 m.

⁹⁶ DIG.I.5410-302/08.

⁹⁷ DIG-I.802.32.2015.

- DW 426 w m. Strzelce Opolskie, *Komisja BRD* wnioskowała o zamontowanie znaku D-6 (*Przejście dla pieszych*) na wysięgniku, co zostało uwzględnione w projekcie organizacji ruchu⁹⁸,
- DW 414 w m. Krobusz, *Komisja BRD* wnioskowała m.in. o poprowadzenie oznakowania P-1e (*Linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroko*) wzdłuż krawędzi wysp; co zostało uwzględnione w projekcie organizacji ruchu⁹⁹.

Dokonywane przez *Komisję BRD* analizy i oceny istniejącej organizacji ruchu pod względem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w odniesieniu do składanych wniosków o zmianę projektów organizacji ruchu (nieobjętych badaniem kontrolnym), zostały przedstawione w pkt III 2.12 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 361, 371c, 381-384, 392, 396-397, 465, 471)

12. W DIG prowadzono rejestr¹⁰⁰ spraw dotyczący projektów zmian organizacji ruchu, w którym ewidencjonowano wszelkie wnioski dotyczące m.in. przebudowy lub budowy zjazdu na drogę wewnętrzną, ustawienie lustra drogowego, budowy przyłącza gazowego lub kanalizacyjnego, remontu nawierzchni drogi, wyznaczenia przystanku autobusowego, zaopiniowania geometrii drogi, budowy oświetlenia drogowego, czy wymiany bariery energochłonnej. W okresie 2013 – 2015 (I półrocze) w rejestrze tym zaewidencjonowano łącznie odpowiednio: 430, 464 oraz 225 spraw.

W wyniku analizy zapisów tych rejestrów stwierdzono, że w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego wpłynęły m.in. następujące wnioski dotyczące:

- w 2013 r.:

- wyznaczenia przejść dla pieszych na: DW 409 w m. Gogolin¹⁰¹, DW 416 w m. Pietna¹⁰² oraz DW 463 w m. Kolonowskie (ul. Opolska 70)¹⁰³,
- przekształcenia chodnika na ciąg pieszo-rowerowy na DW 901 w m. Zawadzkie¹⁰⁴,

- w 2014 r.:

- uzupełnienia oznakowania ścieżki pieszo-rowerowej na DW 409 w m. Gogolin¹⁰⁵,
- wyznaczenia przejścia dla pieszych na: DW 411 w m. Nysa¹⁰⁶ oraz DW 454 w m. Dobrzeń Wielki¹⁰⁷,
- oznakowania ciągu pieszo-rowerowego oraz przejść dla pieszych na DW 901 w m. Zawadzkie¹⁰⁸,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych przy szkole podstawowej na DW 463 w m. Antoniów¹⁰⁹,

- w I półroczu 2015 r.:

- poprawy bezpieczeństwa na DW 423 w m. Kędzierzyn-Koźle (ul. Kłodnicka)¹¹⁰ poprzez ustawienie znaków zespolonych z ikonami znaków D-6 (*Przejście dla pieszych*) i tabliczek T-27 (Tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci) przy przejściach dla pieszych,

⁹⁸ DIG.I.8022.29.2014.

⁹⁹ DIG.I.8022.241.2011.

¹⁰⁰ Symbol akt sprawy DIG.I.8022.

¹⁰¹ DIG.I.8022.267.2013.

¹⁰² DIG.I.8022.333.2013.

¹⁰³ DIG.I.8022.346.2013.

¹⁰⁴ DIG.I.8022.389.2013.

¹⁰⁵ DIG.I.8022.59.2014.

¹⁰⁶ DIG.I.8022.224.2014.

¹⁰⁷ DIG.I.8022.326.2014.

¹⁰⁸ DIG.I.8022.253.2014.

¹⁰⁹ DIG.I.8022.333.2014.

¹¹⁰ DIG.I.8022.79.2015.

- wyznaczenia przejścia dla pieszych oraz wprowadzenia ograniczenia prędkości (poniżej 50 km/h) na DW 417 w m. Klisino¹¹¹,

- zastosowania punktowych elementów odblaskowych pryzmatycznych na przejściach dla pieszych na DW 409 w m. Strzelce Opolskie¹¹² oraz DW 426 na odcinku Zawadzkie-Zalesie Śląskie¹¹³.

Spośród 13 ww. wniosków Marszałek, po uzyskaniu pozytywnej opinii *Komisji BRD*, zatwierdził osiem projektów zmian organizacji ruchu, tj. dotyczących wszystkich czterech wniosków złożonych w 2013 r., trzech wniosków złożonych w 2014 r. (uzupełnienia oznakowania ścieżki pieszo-rowerowej na DW 409 w m. Gogolin, wyznaczenia przejścia dla pieszych na DW 411 w m. Nysa oraz oznakowania ciągu pieszo-rowerowego oraz przejść dla pieszych na DW 901 w m. Zawadzkie) oraz jednego wniosku złożonego w I półroczu 2015 r. (poprawy bezpieczeństwa na DW 423 w m. Kędzierzyn-Koźle). W pozostałych pięciu przypadkach Marszałek nie zatwierdził projektów zmian organizacji ruchu, z uwagi na negatywne opinie *Komisji BRD*.

Brak uwzględnienia wniosku dotyczącego wyznaczenia przejścia dla pieszych na DW 454 w m. Dobrzeń Wielki *Komisja BRD* uzasadniła brakiem zapewnienia przez istniejące latarnie uliczne właściwego doświetlenia wnioskowanego przejścia dla pieszych. W zakresie wniosku dotyczącego poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych przy szkole podstawowej na DW 463 w m. Antoniów *Komisja BRD*, po dokonaniu wizji w terenie stwierdziła, że szkoła położona jest przy chodniku, który w sposób właściwy oddziela ruch pieszych od ruchu pojazdów, przejście dla pieszych przy szkole jest zlokalizowane na prostym odcinku drogi z bardzo dobrą widocznością w obu kierunkach i jest wyznaczone i oznakowane w sposób prawidłowy, a cała miejscowość we wskazanej lokalizacji jest objęta znakiem D-42 (*Obszar zabudowany*), co oznacza ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów¹¹⁴. Ponadto Marszałek stwierdził¹¹⁵, że zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* istnieje możliwość zatrudnienia osoby nadzorującej bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię na wyznaczonym przejściu dla pieszych.

Brak uwzględnienia wniosku dotyczącego wyznaczenia przejścia dla pieszych oraz wprowadzenia ograniczenia prędkości na DW 417 w m. Klisino *Komisja BRD* uzasadniła tym, że lokalizacja przewidywanego do wyznaczenia przejścia dla pieszych znajduje się za łukiem poziomym, pomiędzy rozproszoną zabudową jednorodzinną, bez właściwego oświetlenia. Jako uzasadnienie niewprowadzenia ograniczenia prędkości poniżej 50 km/h wskazano, że wzdłuż przedmiotowej drogi występuje chodnik zapewniający bezpieczne poruszanie się pieszych, a cała miejscowość we wskazanej lokalizacji jest objęta znakiem D-42, co skutkuje ograniczeniem dopuszczalnej prędkości pojazdów¹¹⁶.

W zakresie odmowy pozytywnego rozpatrzenia wniosków dotyczących zastosowania punktowych elementów odblaskowych na przejściach dla pieszych na DW 409 w m. Strzelce Opolskie oraz DW 426 na odcinku Zawadzkie-Zalesie Śląskie *Komisja BRD* wskazała, że przy przedmiotowych przejściach dla pieszych znajduje się oświetlenie uliczne, przez co zastosowanie punktowych elementów odblaskowych nie spełni swojej funkcji, gdyż światło nadjeżdżających pojazdów nie będzie odbijane z odpowiednim natężeniem, koniecznym do właściwego zwrócenia uwagi kierującym pojazdami.

(dowód: akta kontroli str. 667-735)

¹¹¹ DIG.I.8022.151.2015.

¹¹² DIG.I.8022.165.2015.

¹¹³ DIG.I.8022.170.2015.

¹¹⁴ W godzinach 5.00-23.00 ograniczenie wynosi 50 km/h, natomiast w godzinach 23.00-5.00 ograniczenie wynosi 60km/h.

¹¹⁵ Przy piśmie DIG.I.8022.333.2014 z dnia 24 września 2014 r.

¹¹⁶ W godzinach 5.00-23.00 ograniczenie wynosi 50 km/h, natomiast w godzinach 23.00-5.00 ograniczenie wynosi 60km/h.

Ustalono
nieprawidłowości

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

1. W latach 2013-2015 (I półrocze) pracownicy DIG nie przeprowadzili, co najmniej raz na sześć miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania znaków drogowych na wszystkich 45 drogach wojewódzkich o łącznej długości 943,6 km, na których DIG zgodnie z *Regulaminem organizacyjnym* zarządza ruchem. Powyższe naruszało obowiązek określony w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem zgodnie z którym, niezależnie od kontroli, o której mowa w ust. 3, organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych.

W latach 2013- 2014 pracownicy DIG, spośród sieci 45 dróg wojewódzkich o łącznej długości 943,6 km przeprowadzili jednokrotnie ww. kontrolę na 29 drogach o łącznej długości 524,1 km (55,5% całkowitej długości dróg wojewódzkich), w tym na 13¹¹⁷ drogach o łącznej długości 144,3 km (15,3%) w 2013 r. oraz na 16¹¹⁸ drogach o łącznej długości 379,8 km (40,3%) w 2014 r. W I półroczu 2015 r. nie przeprowadzono żadnej kontroli w tym zakresie.

W okresie objętym kontrolą NIK nie przeprowadzono żadnej kontroli, o której mowa w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia na 16¹¹⁹ drogach o łącznej długości 419,5 km (44,5%).

W sprawie nie przeprowadzania w wymaganych okresach kontroli prawidłowości zastosowania znaków drogowych Dyrektor DIG wyjaśnił, że sieć dróg wojewódzkich na terenie województwa opolskiego wynosi 944 kilometry. Taka sytuacja powoduje, że kontrole wskazane w § 12 ust. 5 rozporządzenia (...) są bardzo czasochłonne, a także wymagają znacznego zaangażowania pracowników (wizje lokalne wraz z przygotowaniem dokumentacji). Ograniczone zasoby kadrowe uniemożliwiły prowadzenie przedmiotowych kontroli raz na 6 m-cy w pełnym zakresie.

Ponadto w sprawie sposobu typowania dróg wojewódzkich do kontroli Z-ca Dyrektora DIG wyjaśnił, że ZWD działa poprzez trzy oddziały terenowe (OT Głubczyce, OT Olesno i OT Grodków). W DIG przyjęto założenie, żeby przeprowadzić kontrolę poszczególnych dróg zlokalizowanych na terenie każdego z oddziału ZDW.

(dowód: akta kontroli str. 107-109, 288, 501-502, 658-661)

2. Spośród czterech odcinków dróg poddanych oględzinom w zakresie zgodności faktycznej organizacji ruchu z zatwierdzoną dokumentacją, zlokalizowanych na trzech drogach wojewódzkich (DW 409, DW 426 oraz DW 901), na których DIG przeprowadził kontrole na podstawie § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w jednym przypadku (odcinek DW 426 w m. Strzelce Opolskie) ustalono, że pracownik DIG przeprowadził kontrolę w odniesieniu do organizacji ruchu nieobowiązującej w dniu jej przeprowadzenia. Powyższe naruszało obowiązek określony w § 2 ust.1 pkt 1 lit. f rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Kontrola DW 426 na całej jej długości (33,6 km), w tym na odcinku poddanemu oględzinom w m. Strzelce Opolskie została przeprowadzona w dniach 22 i 29 grudnia 2014 r. na podstawie zatwierdzonego projektu oznakowania pionowego i poziomego docelowej organizacji ruchu DIG.I.5410-133/07 z dnia 6 listopada

¹¹⁷ DW 378, DW 396, DW 382, DW 403, DW 407, DW 413, DW 417, DW 425, DW 428, DW 451, DW 461, DW 464, DW 465.

¹¹⁸ DW 385, DW 405, DW 409, DW 415, DW 418, DW 419, DW 420, DW 424, DW 426, DW 457, DW 458, DW 460, DW 462, DW 463, DW 494, DW 901.

¹¹⁹ DW 401, DW 406, DW 408, DW 410, DW 411, DW 414, DW 416, DW 421, DW 422, DW 423, DW 427, DW 429, DW 435, DW 454, DW 459, DW 487.

2007 r. Obowiązująca natomiast w grudniu 2014 r.¹²⁰ organizacja ruchu dla tego odcinka drogi wynikała z dwóch zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, tj. DIG.I.8022.25.2014¹²¹ z 24 marca 2014 r. oraz DIG.I.8022.29.2014¹²² z dnia 19 lutego 2014 r.

W powyższej sprawie Z-ca Dyrektora DIG (z uwagi na rozwiązanie umowy o pracę¹²³ przez pracownika przeprowadzającego kontrolę) wyjaśnił, że *organizacje ruchu zatwierdzone w 2014 r. zostały objęte kontrolą zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, natomiast kontrole przeprowadzane na podstawie § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia dotyczą całych dróg wojewódzkich. Stąd też podstawą tych kontroli są zatwierdzone projekty organizacji ruchu dla tych dróg, przy czym kontrolujący ma obowiązek zapoznania się ze wszystkimi zmianami organizacji ruchu na przedmiotowej drodze. W przypadku kontroli sześć miesięcy na drodze DW 426 Pan (...) uwzględnił późniejsze zmiany w organizacji ruchu. Zatwierdzony projekt organizacji ruchu z listopada 2007 r. stanowi projekt bazowy do przeprowadzenia kontroli.*

(dowód: akta kontroli str. 314-321, 375-393, 501-502)

NIK zwraca uwagę, że kontrola, o której mowa w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia, jako dotycząca m.in. wykonania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, powinna uwzględniać zarówno projekt bazowy z 2007 r., jak i zmiany w organizacji ruchu wprowadzone w 2014 r.

3. Pracownicy DIG nierzetelnie sprawowali nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzonymi przez Marszałka projektami organizacji ruchu. Powyższe naruszało obowiązek określony w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. f rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, zgodnie z którym *działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są przez nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu.*

W odniesieniu do sześciu odcinków dróg, spośród dziesięciu poddanych oględzinom, stwierdzono niezgodności pomiędzy faktycznym ich oznakowaniem w terenie, a zatwierdzonymi projektami oznakowania.

Na odcinku drogi DW 454 w m. Ładza oraz w m. Świerczów przy przystankach autobusowych zlokalizowanych po obu stronach drogi znajdowały się łącznie cztery znaki informacyjne D-15 (*Przystanek autobusowy*), o którym mowa w § 51 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych¹²⁴, w tym jeden z tych znaków posiadał w prawym dolnym rogu tablicy herb województwa opolskiego. Znaki te nie były uwzględnione w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu dla tych odcinków dróg, tj. odpowiednio DIG.I.8022.50.2013 z dnia 16 kwietnia 2013 r. oraz DIG.I.5410-184/07 z dnia 6 listopada 2007 r.

W powyższej sprawie Z-ca Dyrektora DIG wyjaśnił, że (...) w związku z przeprowadzaną w latach 2012-2013 przez DIG wraz z ZDW inwentaryzacją przystanków autobusowych stwierdzono braki w oznakowaniu niektórych przystanków, jak np. oznakowanie tylko z jednej strony jezdni lub całkowity brak oznakowania. W związku z tym ZDW uzupełnił brakujące oznakowanie w terenie, a odpowiednie projekty organizacji ruchu wprowadzające to oznakowanie są w trakcie przygotowywania przez ZDW. W wyniku przeprowadzonych inwentaryzacji stwierdzono, że ilość przystanków autobusowych zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich wynosi ok. 920, dlatego też nie było uzasadnienia do zatwierdzania odrębnych projektów organizacji ruchu dla poszczególnych przystanków, czyli

¹²⁰ Wprowadzona odpowiednio w dniu 14 lipca 2014 r. oraz w dniu 9 czerwca 2014 r.

¹²¹ Na odcinku od km 16+591 do km 16+657.

¹²² Na odcinku od km 16+747 do km 16+753.

¹²³ Z dniem 30 listopada 2015 r.

¹²⁴ Dz.U.2002, Nr 170, poz. 1393., dalej: rozporządzenie w sprawie znaków.

wprowadzania do tych projektów wyłącznie znaku D-15. Oznakowanie D-15 miało zostać zawarte w kompleksowych projektach organizacji ruchu uwzględniających wszelkie zmiany w oznakowaniu na poszczególnej drodze wojewódzkiej.

NIK zwraca również uwagę, że zgodnie z treścią pkt 5.2.15 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹²⁵ na znaku D-15 nie dopuszcza się stosowania dodatkowych napisów lub symboli. Natomiast informacje wskazujące: a/ nazwę przewoźnika, np. MPK, WPK, MZK, PKS itp., lub jego symbol, b/ rodzaj przystanku, np. na żądanie, techniczny, dla wsiadających, dla wysiadających itp., c/ nazwę przystanku, d/ numery lub oznaczenie linii, e/ rozkład jazdy, można umieszczać odpowiednio na: niezależnych konstrukcjach, słupkach itp., elementach konstrukcji wiaty przystankowej lub na konstrukcji wsporczej znaku D-15. W powyższej sprawie Dyrektor DIG wyjaśnił, że zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załączniki 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku) na znakach D-15 nie dopuszcza się stosowania dodatkowych napisów i symboli, a w szczególności: nazwę przewoźnika, rodzaj przystanku, nazwę przystanku, numery lub oznaczenie linii, rozkład jazdy. Herb Województwa Opolskiego umieszczony na znakach D-15 nie jest wskazany w ww. katalogu informacji, których nie można umieszczać na znaku D-15. Zaznaczam, że znaki informacyjne mają na celu poinformowanie kierujących pojazdami o rodzaju drogi i sposobie korzystania oraz o obiektach znajdujących się przy drodze lub w jej pobliżu przeznaczonych dla użytkowników dróg. Umieszczenie herbu Województwa Opolskiego na znakach D-15 ma na celu jednoznacznie wskazać przewoźnikom oraz podróżnym, że dany przystanek jest własnością województwa oraz odróżnić takie przystanki od innych. Jednocześnie herb Województwa Opolskiego nie wpływa na pogorszenie czytelności znaków D-15, a tym bardziej na pogorszenie bezpieczeństwa na drogach.

(dowód: akta kontroli str.323-325,492,737-738)

Na odcinku drogi DW 454 w m. Świerczów brak było dwóch znaków: znaku ostrzegawczego A-3 (*Niebezpieczne zakręty - pierwszy w prawo*)¹²⁶ oraz znaku zakazu B-36 (*Zakaz zatrzymywania się*)¹²⁷ wraz z tabliczką T-25C, pomimo uwzględnienia tych znaków w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu. Ponadto znak informacyjny D-1 (*Droga z pierwszeństwem*) znajdował się w innym miejscu niż wskazywał zatwierdzony projekt organizacji ruchu, tj. zamiast przed zatoką autobusową¹²⁸ znajdował się za zatoką autobusową¹²⁹.

Na odcinku drogi DW 901 w m. Zawadzkie po obu stronach drogi¹³⁰ znajdowały się dwa znaki informacyjne D-1 (*Droga z pierwszeństwem*), pomimo ich nieuwzględnienia w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu DIG.I.8022.32.2015 z dnia 6 lipca 2015 r. natomiast brak było¹³¹ dodatkowego znaku przed przejazdem kolejowym G-1c (*Słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni*), co przewidywał zatwierdzony projekt organizacji ruchu. Ponadto widoczność znaku ostrzegawczego A-9 (*Przejazd kolejowy z zaporami*)¹³² była ograniczona, gdyż zasłaniały go gałęzie rosnącego w pobliżu drzewa.

¹²⁵ Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.

¹²⁶ Na wysokości km 38+800.

¹²⁷ Na wysokości 39+020.

¹²⁸ Na wysokości 38+978.

¹²⁹ Na wysokości od km 39+020 do km 39+045.

¹³⁰ Na wysokości km 31+882 oraz km 31+874

¹³¹ Na wysokości km 31+876.

¹³² Znajdującego się na km 32+085.

Na odcinku drogi DW 414 Dębina-Krobusz po obu stronach drogi¹³³ znajdowały się dwie tablice informacyjne *Punkt kontroli pojazdów*, które nie były uwzględnione w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu DIG.I.8022.241.2011 z dnia 5 sierpnia 2011 r. Ponadto w m. Krobusz¹³⁴ na jezdni przy przejściu dla pieszych nie stwierdzono znaku poziomego P-4 (*Linia podwójna ciągła*), o którym mowa w § 86 ust. 5 rozporządzenia w sprawie znaków. Znak ten był uwzględniony w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu dla tego odcinka drogi.

Na odcinku drogi DW 409 w m. Moszna jeden znak informacyjny D-1 (*Droga z pierwszeństwem*) znajdował się po jednej stronie drogi, tj. w miejscu przed przejściem dla pieszych¹³⁵, pomimo jego nieuwzględnienia w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu DIG.I.5410-252/08 z dnia 18 grudnia 2008 r. Przeprowadzona przez DIG kontrola prawidłowości zastosowania znaków drogowych na tym odcinku drogi wskazała jedynie na potrzebę wymiany tarczy znaku B-20 (*Stop*) ze względu na jej zły stan techniczny.

W powyższych sprawach Z-ca Dyrektora DIG wyjaśnił, że (...) w odniesieniu do znaków pionowych A-3 oraz B-36 w miejscowości Świerczów oraz G-1c w miejscowości Zawadzkie najprawdopodobniej przyczyną ich braku w terenie, pomimo uwzględnienia w projekcie organizacji ruchu było ich zniszczenie. Ponadto Komisja BRD stwierdziła brak uzasadnienia zastosowania znaku B-36 w miejscowości Świerczów, w związku z tym ZDW obecnie przygotowuje projekt organizacji ruchu obejmujący likwidację tego oznakowania. Natomiast w przypadku oznakowania poziomego P-4 w miejscowości Krobusz oznakowanie to zostało nieprawidłowo wprowadzone przez wykonawcę przebudowy tego odcinka drogi i nie zostało poprawione do czasu wykonania oględzin. DIG zwróci się do ZDW o wprowadzenie zatwierdzonego oznakowania poziomego w obrębie przedmiotowego przejścia dla pieszych. Również w zakresie oznakowania pionowego, tj. A-3 w miejscowości Świerczów oraz G-1c w m. Zawadzkie DIG zwróci się do ZDW o uzupełnienie przedmiotowych braków w oznakowaniu.

Znaki D-1 w miejscowości Zawadzkie oraz Moszna są ustawione w terenie zgodnie z zapisami rozporządzenia dotyczącego szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, które określa szczegółowe zasady umieszczania znaków na drodze. Brak uwzględnienia powyższego oznakowania lub umieszczenia go w innym miejscu niż wynikające z projektu, jak również umieszczenie tablic informacyjnych „Punkt kontroli pojazdów” prawdopodobnie wynika ze zwykłego przeoczenia przy procesie sporządzania i zatwierdzania projektu organizacji ruchu. W trakcie prowadzonych kontroli na podstawie § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, pracownicy DIG sprawdzają również widoczność poszczególnych znaków. Droga nr 901 była przedmiotem takiej kontroli w 2014 r. i nie stwierdzono wówczas braku widoczności tego znaku przez gałęzie drzew.

Na odcinku drogi DW 454 w m. Czarnowasy na wysokości skrzyżowania z ulicą Broniewskiego oraz ul. Dębową znajdowało się oznakowane przejście dla pieszych, które jednak nie było uwzględnione w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu DIG.I.8022.129-1.2013 z dnia 21 maja 2013 r.

W powyższej sprawie Z-ca Dyrektora DIG wyjaśnił, że (...) w odniesieniu do przejścia dla pieszych w miejscowości Czarnowasy lokalizacja tego przejścia nie uzyskała pozytywnej opinii Komisji BRD powołanej przez Marszałka z uwagi na pogorszenie bezpieczeństwa pieszych, którzy mogliby korzystać z tego przejścia (ograniczona widoczność przed przejściem z uwagi na rosnące drzewo). W związku

¹³³ Na wysokości km 32 +889 w stronę Krobusza oraz na wysokości km 33+371 w stronę Dębiny.

¹³⁴ Na wysokości km 34+056.

¹³⁵ Na wysokości ok km 1+801.

z powyższym projekt dotyczący wyznaczenia i oznakowania tego przejścia nie został zatwierdzony oraz niezwłocznie zostanie sporządzone pismo do ZDW o jego likwidację. Do dnia przeprowadzenia oględzin nie posiadałem informacji, że na tym wybranym odcinku drogi jest zlokalizowane przedmiotowe przejście dla pieszych nieposiadające zatwierdzonej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 323-327, 342-347, 394-395, 442-444, 476-477, 498-500)

DIG w trakcie przeprowadzania kontroli przez NIK zwrócił¹³⁶ się do ZDW o rozpoczęcie procedury mającej na celu usunięcie ww. przejścia dla pieszych na DW 454 w m. Czarnowąsy oraz o poinformowanie o prowadzonych działaniach w tym zakresie, jak również o wprowadzenie przed przejściem dla pieszych na DW 414 w m. Krobusz oznakowania poziomego (linia P-4) zgodnego z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, w terminie nie późniejszym niż do dnia 30 kwietnia 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 740-741)

4. Pracownicy DIG nie przeprowadzili kontroli wykonania zadań technicznych w przypadku dwóch spośród dziewięciu zatwierdzonych i wprowadzonych projektów stałej organizacji ruchu dla objętych próbą badawczą dziesięciu odcinków dróg. Powyższe naruszało obowiązek określony w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w myśl którego 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.

W przypadku odcinka DW 454 w m. Ładza poddanego oględzinom projekt stałej organizacji ruchu DIG-I.8022.50.2013 r. został zatwierdzony w dniu 16 kwietnia 2013 r. Następnie ZDW zawiadomiło Marszałka, że z dniem 30 czerwca 2013 r. zostanie wprowadzona przedmiotowa organizacja ruchu, tak więc zgodnie z § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia, pracownicy DIG byli zobowiązani do przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych w terminie do dnia 14 lipca 2013 r. Jednak taka kontrola nie została przeprowadzona do dnia zakończenia kontroli NIK.

W przypadku odcinka DW 423 Kąty Opolskie-Przywory poddanego oględzinom projekt stałej organizacji ruchu DIG-I.5410-187/08 został zatwierdzony w dniu 17 czerwca 2008 r. Następnie Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu zawiadomił¹³⁷ Marszałka, że z dniem 1 października 2008 r. zostanie wprowadzona przedmiotowa organizacja ruchu, tak więc zgodnie z § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia, pracownicy DIG byli zobowiązani do przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych w terminie do dnia 15 października 2008 r.

W powyższej sprawie Dyrektor DIG wyjaśnił, że kontrole 14 dniowe nie były wykonywane każdorazowo w przypadku otrzymania zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu z uwagi na możliwości kadrowe i organizacyjne w ramach DIG. Pracownicy byli delegowani w miarę możliwości na wizje lokalne w terenie w celu przeprowadzenia takich kontroli. W niektórych przypadkach nie mogąc przeprowadzić takich kontroli w terenie, posiłkowałem się pracownikami ZDW, telefonicznie uzgadniając z Dyrektorem jednostki lub jego zastępcą lub Naczelnikiem Wydziału Utrzymania Dróg sprawdzenie stanu faktycznego w terenie w zakresie zgodności z wprowadzonym projektem organizacji ruchu. Jednocześnie w ramach prowadzonych 6 miesięcznych kontroli prawidłowości znaków drogowych zwracałem uwagę Z-cy Dyrektora DIG oraz pracownikom, aby w ramach tych kontroli weryfikować również wykonanie zadań przewidzianych we wprowadzonych projektach organizacji ruchu.

¹³⁶ Pismem DIG-I.8022.5.2015 z dnia 11 grudnia 2015 r.

¹³⁷ Pismem ZDP.DT.5422-10-10b/2008 z dnia 25.09.20108 r.

(dowód: akta kontroli str. 328, 335a, 472, 474, 737-738)

5. Pracownicy DIG w przypadku pięciu spośród 14 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla objętych próbą badawczą dziesięciu odcinków dróg, w związku z nieotrzymaniem od organu wprowadzającego poszczególną organizację ruchu zawiadomienia o jej wprowadzeniu, nie informowali tych organów – na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem – o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu. Zgodnie z § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

W badanych pięciu przypadkach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu organ wprowadzający organizację ruchu dla czterech odcinków dróg poddanych oględzinom był zobowiązany do zawiadomienia DIG o terminie jej wprowadzania, tj. dla odcinka:

- DW 454 w m. Świerczów zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu DIG.I.5410-184/07 z dnia 6 listopada 2007 r. przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu określony był na dzień 30 października 2010 r.,

- DW 414 Dębina-Krobusz zgodnie z zatwierdzonymi dwoma projektami organizacji ruchu tj., DIG.I.8022.241.2011 z dnia 5 sierpnia 2011 r. oraz DIG.I.8022.3.2011 z dnia 30 czerwca 2014 r. przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowych organizacji ruchu określony był odpowiednio na dzień 2 sierpnia 2012 r. oraz 31 grudnia 2014 r.,

- DW 409 w m. Moszna zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu DIG.I.5410-252/08 z dnia 18 grudnia 2008 r. przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu określony był na dzień 10 grudnia 2011 r.,

- DW 423 Kąty Opolskie-Przywory zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu DIG.I.5410-302/08 z dnia 6 października 2008 r. przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu określony był na dzień 1 października 2011 r.

W każdym z powyższych przypadków, w związku z brakiem zawiadomienia o terminie wprowadzenia ww. organizacji ruchu, DIG nie poinformował organu wprowadzającego organizację ruchu o utracie jej ważności.

W powyższej sprawie Dyrektor DIG wyjaśnił, że w związku z brakiem pisemnego zgłoszenia wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu w terenie w stwierdzonych przypadkach rzeczywiście w poprzednich latach nie zawsze wymagano każdorazowo takiego zgłoszenia, a w szczególności od ZDW w Opolu, co było spowodowane przyjętą zwyczajowo komunikacją ustną lub telefoniczną, która odbywała się m.in. poprzez udział w posiedzeniach Komisji BRD przedstawiciela ZDW odpowiedzialnego bezpośrednio za wprowadzanie organizacji ruchu w terenie. Dodatkowo pragnę poinformować, że mniej więcej od dwóch lat wprowadzono zasadę, że dołącza się do pisma o zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu dodatkowy szablon zgłoszenia (o wprowadzeniu organizacji ruchu) gotowy do wypełnienia. Wzór taki otrzymują wszystkie jednostki, podmioty odpowiedzialne za wprowadzenie organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 341a,396,422,445,465,495-497,739)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Niezależnie od ograniczeń kadrowych stanowiących, według składanych w trakcie kontroli wyjaśnień, jedną z przyczyn stwierdzonych nieprawidłowości, zdaniem NIK wdrożenie wewnętrznych procedur w zakresie:

- planowania, wykonywania i dokumentowania kontroli prawidłowości zastosowania, wykonywania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd,

- opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu, może korzystnie wpłynąć na usprawnienie działań jednostki w ww. zakresie.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹³⁸, wnosi o:

1. Podjęcie oraz kontynuowanie działań w celu wyeliminowania niezgodności pomiędzy faktyczną organizacją ruchu, a zatwierdzonymi przez Marszałka organizacjami ruchu.
2. Zapewnienie pełnej realizacji obowiązków wynikających z treści rozporządzenia *w sprawie zarządzania ruchem*, w zakresie przeprowadzania kontroli (§ 12 ust. 3 i ust. 5) oraz informowania organów wprowadzających organizację ruchu o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§ 12 ust. 4).

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

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 Opolu.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Opole, dnia 18 grudnia 2015 r.

Kontroler
Marcin Blajda
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis

¹³⁸ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096, dalej: ustawa o NIK.

