



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.009.02.2015
P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44
lop@nik.gov.pl

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
Kontrolerzy	1. Celina Augustyn, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr 97456 z dnia 1 września 2015 r. (dowód: akta kontroli, str. 1-2) 2. Krzysztof Rajczyk, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr 97469 z dnia 21 września 2015 r. (dowód: akta kontroli, str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Opola ¹ , Rynek-Ratusz, 45-015 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Arkadiusz Wiśniewski, Prezydent Miasta Opola ² (dowód: akta kontroli, str. 5-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

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

Uzasadnienie oceny ogólnej

Prezydent zapewnił przygotowanie organizacyjne Urzędu umożliwiające prawidłowe wykonywanie zadań organu zarządzającego ruchem.

Od lutego 2010 r. funkcjonowała *Komisja ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*⁴ spełniająca rolę organu pomocniczego Prezydenta i opiniującego m.in. działania w zakresie dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. W ramach obowiązku przeprowadzania analiz i ocen istniejącej organizacji ruchu Komisja BRD oprócz rozpatrywania spraw dotyczących projektów organizacji ruchu, rzetelnie ustalała potrzeby w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych zapewniających bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Wszystkie objęte badaniem kontrolnym zatwierdzone projekty organizacji ruchu były kompletne i zawierały dane oraz informacje wymagane przepisami § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵. Prowadzona ewidencja zatwierdzonych projektów stałej lub czasowej organizacji ruchu spełniała wymogi § 9 ust. 1-2 ww. rozporządzenia.

¹ Dalej: Urząd.

² W okresie do 4 grudnia 2014 r. Prezydentem Miasta Opola był Ryszard Zembaczyński; dalej: Prezydent.

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

⁴ Utworzona przy Wydziale Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej; dalej Komisja BRD.

⁵ Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729; dalej: rozporządzenie w sprawie warunków zarządzania ruchem.

Organ zarządzający ruchem nie zlecał wprowadzenia przez podmiot zewnętrzny prac badawczych i analitycznych w zakresie obiektywnej oceny stanu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na terenie miasta Opola, jednak ustalenia kontroli, w tym odnoszące się do przeprowadzonych kampanii społecznych, projektów edukacyjno-informacyjnych oraz działań promujących bezpieczne zachowanie na drodze niechronionych uczestników ruchu⁶ pozwalają na pozytywną ocenę działań Miasta, w tym służących podniesieniu świadomości społecznej mieszkańców Opola.

Miasto Opole realizowało założenia Opolskiego Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2015⁷. Poza realizacją ustawowych zadań organu zarządzającego ruchem, polegających na projektowaniu, opiniowaniu, wydawaniu decyzji i przeprowadzaniu kontroli wprowadzonych stałych organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem aprobował i wprowadzał w życie zgłaszane przez radnych oraz mieszkańców Opola propozycje poprawy bezpieczeństwa m.in. poprzez: wyznaczanie przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów, montaż urządzeń zabezpieczających i odpowiednich znaków. Pozytywnie ocenić należy również powołanie przez Prezydenta w 2011 r.⁸ *Zespołu ds. rozwoju infrastruktury rowerowej*, do zadań którego należało m.in. opiniowanie przebiegu tras (ścieżek) rowerowych, popularyzacja ruchu rowerowego, rekomendowanie wniosków do budżetu miasta w zakresie projektowania i budowy dróg rowerowych.

Stwierdzono jednakże przypadki braku rzetelnego nadzoru organu zarządzającego ruchem nad zgodnością istniejącej z zatwierdzoną organizacją ruchu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. f rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem, jak też zastosowania znaków drogowych niespełniających szczegółowych warunków technicznych wskazanych w przepisach 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 drogach⁹.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie zadań w zakresie opracowania i realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁰ oraz kształtowania świadomości społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą NIK, Prezydent jako organ zarządzający ruchem na terenie Opola, nie utworzył ciała doradczego na wzór Krajowej lub Wojewódzkiej Rady BRD. Za realizację zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach, w tym przeprowadzanie analizy stanu bezpieczeństwa brd odpowiedzialny był Wydział Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej¹¹, w ramach którego

⁶Takimi działaniami było m.in. współorganizowanie kampanii społecznych *Bezpieczna droga do szkoły*, *Strefka bezpieczeństwa - dziecko w drodze i na drodze*, *Bezpieczny Pieszy – to Świadomy Pieszy* oraz cyklicznego projektu *Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*. Łącznie w latach 2013-2015 przeprowadzono ponad 30 takich kampanii społecznych.

⁷ Program opracowany w grudniu 2013 r. przez WR BRD (opublikowany na stronie www.word.opole.pl); dalej: Opolski Program BRD lub Program. Analogiczny program został opracowany na lata 2015-2016.

⁸ Zarządzenie Nr OR-I-0050.126.2014 Prezydenta Miasta Opola z dnia 4 marca 2014 r.

⁹ Dz. U. z 2003 Nr 220, poz. 2181 ze zm., dalej: rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków.

¹⁰ Dalej: brd.

¹¹ Dalej: ITGK.

funkcjonował Referat Dróg i Oświetlenia Miasta¹² oraz powołana przez Prezydenta Komisja BRD. Ponadto Prezydent powołał Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego, jako organ doradczo-opiniujący w sprawach budowy ścieżek rowerowych i ruchu rowerowego na terenie miasta Opola.

Współpraca Prezydenta z powołaną przez Marszałka *Opolską Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*¹³ polegała na powołaniu¹⁴ do jej składu przedstawiciela Urzędu, informowaniu Rady o działaniach drogowych i edukacyjnych prowadzonych przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu¹⁵ oraz Straż Miejską w Opolu, a także na przekazywaniu informacji o planowanych i zrealizowanych zadaniach w zakresie infrastruktury drogowej.

(dowód: akta kontroli, str. 19-20, 61-64, 139-141, 150-151, 155-161, 165-171, 175-180, 187-190)

Opis stanu
faktycznego

1.2. W okresie objętym kontrolą NIK, Prezydent nie opracował lokalnego programu poprawy brd, wzorowanego na *Opolskim Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015*. W zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w *Opolskim Programie BRD* przewidziano do realizacji na terenie miasta Opola, w latach 2014-2015, m.in. następujące zadania:

- budowa miasteczka ruchu drogowego na osiedlu im. Armii Krajowej przeznaczonego dla rowerzystów w celu doskonalenia jazdy na rowerze i szkolenia prawidłowych zachowań w ruchu drogowym,
- opracowanie projektu budowy drogi dla pieszych i rowerzystów wzdłuż ul. Budowlanych na odcinku od ul. Harcerskiej do obwodnicy północnej,
- przebudowa dróg pieszo-rowerowych na ul. Sosnkowskiego wokół osiedla im. Armii Krajowej,
- wykonanie przejść dla pieszych na ul. Sosnkowskiego i Wspólnej,
- działania na rzecz osób niewidomych i niedowidzących, polegające m.in. na stosowaniu pasów o guzowatej powierzchni przed przejściami dla pieszych oraz przycisków wibracyjnych przy przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną¹⁶,
- działania na rzecz uspokojonego ruchu drogowego, poprzez np. montaż progów zwalniających oraz elementów przewężających jezdnię w celu ograniczenia prędkości,
- przeprowadzenie przeglądów dróg i dokumentowanie zadań do wykonania, a także klasyfikacja odcinków niebezpiecznych oraz przejść dla pieszych w porze nocnej.

(dowód: akta kontroli, str. 102-115)

1.3. Założenia Programu były przedmiotem analizy pracowników referatu właściwego ds. zarządzania ruchem. W wyniku tych analiz, jak wyjaśniła Kierownik Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta w Wydziale ITGK, podejmowane były konkretne przedsięwzięcia: *pracownicy ITGK, realizujący czynności organu zarządzającego ruchem, uczestniczyli na etapie prac koncepcyjnych, projektowych, opiniotawczych, decyzyjnych (określenie miejsca i zakresu zmian organizacji ruchu) i kontroli wprowadzonych stałych organizacji ruchu (...). W przypadkach, gdy wniesiono uwagi do przedłożonych rozwiązań projektowych na etapie uzgodnień, przekazywane są one projektantowi na posiedzeniu Komisji lub odrębnym pismem.*

(dowód: akta kontroli, str. 254-263)

¹² Dalej: referat właściwy ds. zarządzania ruchem lub Referat Dróg i Oświetlenia Miasta.

¹³ Dalej: WR BRD lub Rada.

¹⁴ Na wniosek Marszałka Województwa Opolskiego z dnia 10 marca 2010 r.

¹⁵ Dalej: MZD.

¹⁶ Np. ul. 1 Maja przy ul. Kółkająca.

W latach 2014-2015 realizacja przyjętego w *Programie* zadania dotyczącego przeprowadzenia przeglądów dróg i dokumentowania zadań do wykonania oraz klasyfikacji odcinków niebezpiecznych oraz przejść dla pieszych w porze nocnej polegała na dokonywaniu przez pracowników Wydziału ITGK z udziałem przedstawiciela Komendy Miejskiej Policji przeglądów dróg i przejść dla pieszych pod względem bezpieczeństwa użytkowników dróg, w tym pieszych i rowerzystów. W wyniku przeglądu zidentyfikowano 43 miejsca niebezpieczne (głównie przejścia dla pieszych i skrzyżowania) wymagające wprowadzenia lub poprawy jakości ich oświetlenia. W przypadku 29 takich miejsc zrealizowano¹⁷ zaplanowane, w tym zakresie działania.

(dowód: akta kontroli, str. 163-164,175-176,185-186,201-202,254-263,401-402)

1.4. W okresie objętym kontrolą NIK, ITGK sporządzał coroczną ocenę dotyczącą stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych na terenie miasta Opola¹⁸. Oceny te były sporządzane w ramach realizacji obowiązku wynikającego z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g) rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem, co opisano w pkt III 2.10 wystąpienia pokontrolnego. Treść tych dokumentów zawierała analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych miasta Opola oraz analizę statystyk dotyczących liczby wypadków drogowych, osób rannych i zabitych wraz z wnioskami zawierającymi propozycje poprawy organizacji ruchu.

Naczelnik Wydziału ITGK wyjaśniła, że każdego roku dokonuje się analiz i ocen istniejącej organizacji ruchu, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Od wielu lat na podstawie statystyk policyjnych sporządzane są przy współpracy z Policją, WR BRD, Komisją BRD analizy bezpieczeństwa dróg. Przedstawiane one są prezydentowi miasta Opola sprawującemu nadzór nad ITGK, członkom Komisji BRD, WR BRD (...) Od wielu lat miasto współpracuje ze środowiskiem rowerzystów, z którym uzgadnia istotne dla ruchu rowerzystów zagadnienia i zadania do wykonania. Na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach w godzinach nocnych na bieżąco ITGK współpracuje z Policją. Na bieżąco prowadzone są analizy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów polegające na: oględzinach w terenie, omówieniu sprawy na posiedzeniu Komisji BRD i ustaleniu sposobu załatwienia sprawy. Polecenia w zakresie realizacji mają formę pisemną w protokole z posiedzeń Komisji lub odrębnych pism kierowanych do MZD (...) obowiązujące przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem nie nakładają na organy zarządzające ruchem obowiązku inicjowania naukowych prac badawczych lub analitycznych.

Ponadto w sprawie prac badawczych i analitycznych dotyczących bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, Kierownik referatu Dróg i Oświetlenia Miasta w Wydziale ITGK, wyjaśniła że przykłady analizy bezpieczeństwa przez przedstawicieli ITGK polegały m.in. na takich działaniach, jak: montaż bariery na chodniku przy ul. Niemodlińskiej, montaż sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ul. Ozimską w rejonie skrzyżowania z ul. Piotrkowską, montaż progów zwalniających na Małym Rynku, wprowadzenie przejścia dla pieszych przez ul. Bielską, ograniczenia prędkości na ul. Pomorskiej, wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości w dzielnicy Groszowice.

(dowód: akta kontroli, str. 201-248, 254-280, 403-405,683)

¹⁷ Do dnia zakończenia kontroli NIK.

¹⁸ Dalej: Ocena dot. stanu bezpieczeństwa.

Dane dotyczące wypadków drogowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów, które wydarzyły się na drogach miasta Opole 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.	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.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	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:	176	7	202	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	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.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	Wojewódzkie	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	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:	184	2	216	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2013	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.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	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:	185	7	204	b.d.	4	b.d.	b.d.	3	b.d.
2014	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.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	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:	178	4	221	b.d.	2	b.d.	b.d.	1	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.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	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:	72	2	83	b.d.	0	b.d.	b.d.	0	b.d.
Razem za lata 2011 – 2015 (I półrocze)		795	22	926	b.d.	6	b.d.	b.d.	4	b.d.

Z analizy danych zaprezentowanych w zestawieniu wynika, że w latach 2013-2015 (I półrocze) na drogach publicznych na terenie miasta Opole doszło łącznie do 435 wypadków drogowych¹⁹, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów. W wyniku tych

¹⁹ W okresie lat 2011 i 2012 liczba ta wynosiła odpowiednio 176 i 184.

zdarzeń poniosło śmierć łącznie 13 osób, w tym 6 pieszych i 4 rowerzystów, a rannych zostało 508 osób (w kolejnych latach ww. okresu liczba ofiar śmiertelnych i osób rannych wyniosła odpowiednio: 7 i 204, 4 i 221 oraz 2 i 83).

(dowód: akta kontroli, str. 397-400)

ITGK nie posiadał danych dotyczących liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, w tym liczby rannych ww. użytkowników dróg.

Naczelnik Wydziału ITGK wyjaśniła, że *ITGK współpracuje z Komendą Miejską Policji w Opolu na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg. Policja i Prokuratura badając wypadki drogowe analizuje ich przyczyny. Jeżeli przyczyną mogło być zagospodarowanie pasa drogowego lub niedostateczne wyposażenie drogi zapewniające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów Policja występuje do Urzędu o podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa tych użytkowników dróg. Niezależnie od przekazywanych przez Policję informacji zwrócić się do Komendy Miejskiej Policji o przekazywanie statystyk w zakresie wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, jakie miały miejsce na terenie miasta Opola.*

(dowód: akta kontroli, str. 401-405)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK ograniczony zakres informacji odnoszącej się wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów może utrudniać dokonanie przez pracowników Urzędu rzetelnych analiz potrzeb, jak też ocen skuteczności działań podejmowanych w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

1.5. W okresie objętym kontrolą NIK, wspólnie z jednostkami oświatowymi, funkcjonariuszami Straży Miejskiej oraz Policji przeprowadzono m.in. następujące kampanie społeczne i projekty edukacyjno-informacyjne, mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego:

- *Bezpieczna droga do szkoły* - kampania podjęta wspólnie z Policją i Strażą Miejską, polegająca na zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym w rejonach szkół oraz na drogach prowadzących do szkół i placówek oświatowo-wychowawczych, poprzez ujawnianie i eliminowanie przypadków naruszenia przepisów ruchu drogowego, szczególnie w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości;
- *Strefka bezpieczeństwa - dziecko w drodze i na drodze* - impreza plenerowo-edukacyjna zorganizowana i sfinansowana przez Miasto Opole na terenie miasteczka ruchu drogowego mająca na celu upowszechnienie wśród mieszkańców miasta wiedzy m.in. z zakresu bezpieczeństwa na drodze;
- *Bezpieczny Pieszy - to Świadomy Pieszy* - akcja edukacyjna inicjowana przez stowarzyszenie *Opolska jazda - Lepszy Start*. Udział Miasta Opola polegał na sfinansowaniu zakupu 200 sztuk naklejek na słupy z sygnalizacją świetlną oraz 2 000 sztuk opasek odblaskowych,
- *Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*²⁰ - akcja organizowana cyklicznie we wrześniu każdego roku przez Miasto Opole, mająca na celu propagowanie idei transportu zrównoważonego, w ramach której m.in. organizowane są wystawy, seminaria, festyny, konkursy z nagrodami, przejazd rowerowy, bezpłatne przejazdy komunikacją miejską, bezpłatne przewozy rowerów kolejną, a także znakowanie rowerów.

(dowód: akta kontroli, str. 301-333)

²⁰ Akcja organizowana przez Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa UM Opola wspólnie z Wydziałem ITGK.

1.6. W zakresie współpracy Prezydenta z innymi organami zarządzającymi ruchem na terenie województwa opolskiego, a także z instytucjami społecznymi oraz organizacjami pozarządowymi, Zastępca Prezydenta nadzorujący pracę Wydziału ITGK wyjaśnił, że przedmiotowa współpraca polegała m.in. *na uczestniczeniu, na etapie projektu technicznego, przy projektowaniu obwodnicy Czarnowas przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, udziale w prezentacji Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej, rozwoju infrastruktury rowerowej w Opolu oraz bieżącej współpracy na rzecz poprawy brd.*

(dowód: akta kontroli, str. 437-438, 439-441)

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

2.1. Wykonywanie zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych Opola²¹, zgodnie z § 28 ust. 3 pkt 7 lit. b *Regulaminu Organizacyjnego Urzędu* należało do obowiązków pracowników Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta w Wydziale ITGK. Prezydent posiadał kompetencje organu zarządzającego ruchem w odniesieniu do wszystkich kategorii dróg publicznych w granicach administracyjnych miasta Opola, zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*²². Naczelnik oraz pracownik Wydziału ITGK²³ byli upoważnieni²⁴ do współpracy z innymi organami zarządzającymi ruchem, oraz m.in. z WR BRD, Policją, zarządami dróg i kolei. Współpraca ta obejmowała sprawy związane z organizacją ruchu i jego bezpieczeństwem, a zakres tego współdziałania określała treść § 4 pkt 2 lit. g) zarządzenia Naczelnika Wydziału ITGK²⁵.

(dowód: akta kontroli, str. 7-10, 19-20, 21-60)

W lutym 2010 r. Prezydent na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* powołał²⁶ *Komisję BRD*, jako zespół pomocniczy organu zarządzającego ruchem, działający przy Wydziale ITGK, a także ustalił jej skład i regulamin pracy. *Komisja BRD* działała w składzie dwóch pracowników referatu właściwego ds. zarządzania ruchem, jednego pracownika referatu właściwego ds. organizacji publicznego transportu zbiorowego, a także komendanta miejskiego Policji i Straży Miejskiej, Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego, MZD²⁷. Pracom tej Komisji przewodniczyła kierownik referatu właściwego ds. zarządzania ruchem. Zadania *Komisji BRD* polegały na rozpatrywaniu wątpliwości związanych z projektami

²¹ Z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

²² Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

²³ Pracownik pełniący funkcję kierownika referatu Dróg i Oświetlenia Miasta, a zarazem członka WRBRD oraz przewodniczącej Komisji BRD.

²⁴ Na podstawie upoważnień Prezydenta wydanych w lutym 2010 r.

²⁵ Zarządzenie ITGK.2010.1.2014cz z dnia 28.03.2014 r. w sprawie organizacji pracy w Wydziale Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej. Wcześniej obowiązywało analogiczne zarządzenie nr ITGK-0147/4/2010 z dnia 5 marca 2010 r.

²⁶ Zarządzenie Prezydenta Miasta Opola Nr Or.I.0151-0151/180610 z dnia 19.02.2010 r. w sprawie powołania Komisji ds. Bezpieczeństwa ruchu Drogowego, zmienione następnie analogicznym zarządzeniem Or.I.0151-1345/10 z dnia 17.05.2010 r.

²⁷ Aktualny skład komisji BRD ustalony w zarządzeniu nr OR-I.0050-125.12 Prezydenta Miasta Opola z dnia 20 marca 2012 r.

organizacji ruchu (stałymi i czasowymi), a także na opiniowaniu wniosków²⁸ m.in. mieszkańców miasta, instytucji, podmiotów gospodarczych, przedstawicieli Rady Miasta, Rady Dzielnicy oraz innych podmiotów, a także na rozpatrywaniu spraw w zakresie efektywności zarządzania ruchem. W latach 2013-2015²⁹ odbyło się odpowiednio: 48, 43 i 32 posiedzeń *Komisji BRD*.

(dowód: akta kontroli, str. 66-101, 340)

W październiku 2003 r. zarządzeniem Prezydenta powołany został *Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego* (w lutym 2011 r. nazwa została zmieniona na *Zespół ds. rozwoju infrastruktury rowerowej*), jako organ doradczo-opiniujący Prezydenta w sprawach budowy ścieżek rowerowych i ruchu rowerowego. Zadania ww. Zespołu zostały zmienione dwukrotnie (w lutym 2011 r. oraz marcu 2014 r.) i w okresie prowadzenia kontroli obejmowały m.in. opiniowanie propozycji działań mających na celu rozwój infrastruktury rowerowej, popularyzację ruchu rowerowego, rekomendowanie wniosków do budżetu miasta w zakresie projektowania i budowy dróg rowerowych. Przedstawicielem Urzędu w ww. Zespole, a jednocześnie prowadzącym obsługę organizacyjną i techniczną prac Zespołu (od marca 2014 r.) był kierownik referatu właściwego ds. zarządzania ruchem. Ponadto funkcjonuje finansowana ze środków Miasta Opola strona internetowa³⁰, której celem jest popularyzacja ruchu rowerowego.

(dowód: akta kontroli, str. 346-354)

Zastępca Prezydenta nadzorujący pracę MZD i Wydziału ITGK pełnił funkcję Przewodniczącego Zespołu³¹. Od 13 lutego 2015 r. w skład Zespołu wchodziło 14 osób wskazanych w treści zarządzenia Prezydenta³², tj. m.in.: przedstawiciele wybranych jednostek organizacyjnych Urzędu, w tym Wydziału ITGK³³, Biura Urbanistycznego, Wydziału Gospodarki i Innowacji, Biura Organizacji i Transportu Zbiorowego, a także MZD (dwóch członków, w tym tzw. oficer rowerowy), radni, przedstawiciele Stowarzyszenia Rowerowego Piasta (trzech członków) oraz Towarzystwa Przyjaciół Komunikacji Miejskiej.

W latach 2014 i 2015 odbyło się dziewięć posiedzeń Zespołu³⁴. Tematyka prac dotyczyła przede wszystkim rozwoju systemu transportu rowerowego, a w szczególności możliwości dofinansowania zadań z Regionalnego Programu Operacyjnego w ramach m.in. gospodarki niskoemisyjnej w zakresie budowy dróg pieszo-rowerowych oraz warunków zorganizowania i utrzymania systemu rowerów publicznych na lata 2015-2018, w tym lokalizacji stacji rowerowych. Stosownie do Zarządzenia Prezydenta z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta Opola³⁵, rozwój tego systemu przebiegać powinien m.in. poprzez budowę dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, wyznaczanie pasów dla rowerów na jezdniach ulic, przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i innych

²⁸ Zakres przedmiotowy wnoszonych wniosków obejmował m.in.: umieszczenie lub usunięcie na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, uzupełnienia oznakowania przejść dla pieszych, wprowadzania zakazów wjazdu, montażu barier lub słupków na chodniku, montażu progów zwalniających, budowy sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych, poszerzenia przejścia dla pieszych oraz wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego.

²⁹ Do dnia rozpoczęcia kontroli NIK (2 września 2015 r.)

³⁰ www.narowerze.opole.pl.

³¹ Do 13.02.2015 r. przewodniczącym Zespołu był Przewodniczący Komisji Infrastruktury Rady Miasta.

³² Zarządzenie nr OR-I.0050.81.2015 z dnia 13 lutego 2015 r. zmieniające zarządzenie Prezydenta w sprawie powołania Zespołu ds. infrastruktury rowerowej.

³³ Kierownik Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta.

³⁴ Od początku przejęcia prowadzenia dokumentacji przez Wydział ITGK sporządzonych zostało 9 protokołów. Do dnia 4.03.2014 r. dokumentacją posiedzeń nie zajmował się Wydział ITGK (było to zadaniem radnego) - stąd faktyczna liczba posiedzeń i protokołów może odbiegać od danych pochodzących ze strony internetowej www.narowerze.opole.pl.

³⁵ Dalej: zarządzenie w sprawie rozwoju systemu transportu rowerowego.

pojazdów, wprowadzanie stref ruchu uspokojonego, budowa samodzielnych dróg rowerowych, zapewnianie miejsc do bezpiecznego parkowania rowerów, a także popularyzację ruchu rowerowego.

(dowód: akta kontroli, str. 340-367)

Przedstawiciel Wydziału ITIGK, oprócz czynności związanych z prowadzeniem obsługi organizacyjnej i technicznej prac Zespołu (np. przygotowywanie posiedzeń, prowadzenie korespondencji), przekazywała w trakcie posiedzeń informacje związane z istniejącą infrastrukturą rowerową oraz jej rozwojem, np. dotyczące rozwoju systemu rowerów publicznych na lata 2015-2018.

Zgodnie z wyjaśnieniem kierownika Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta, *wnioski na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów wynikające z propozycji Zespołu były następnie omawiane na posiedzeniach Komisji BRD i w uzasadnionych przypadkach przekazywane do realizacji.*

(dowód: akta kontroli, str. 254-263, 362-378)

W celu ujednolicenia rozwiązań projektowych w zakresie budowy ścieżek rowerowych pracownik Wydziału ITGK opracował w 2012 r. *Wytyczne konstrukcyjne do wydzielania i budowy dróg dla rowerów*³⁶, których stosowanie - przy projektowaniu i realizacji zadań związanych z budową, przebudową, utrzymaniem i remontem dróg dla rowerów - było obowiązkowe, zgodnie z § 3 ust. 2 zarządzenia w sprawie rozwoju systemu transportu rowerowego. Nadzór nad prawidłowością stosowania ww. wytycznych, w każdym przypadku udzielenia podmiotom zewnętrznym zlecenia wykonania projektów budowy dróg rowerowych oraz innych inwestycji i remontów, w tym nad zamieszczaniem odpowiednich zapisów w SIWZ oraz w treści umowy zawieranej z wykonawcą - pełnił pracownik MZD (tzw. oficer rowerowy).

(dowód: akta kontroli str. 355-361)

2.2. Zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym w okresie objętym kontrolą NIK wykonywało łącznie czterech pracowników Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta, w tym jego kierownik. Wszyscy pracownicy posiadali wykształcenie wyższe, w tym dwóch z zakresu budownictwa. Pracownicy Referatu w latach 2007-2013 uczestniczyli w szkoleniach, które dotyczyły m.in. problemów transportowych, inżynierii ruchu, zagospodarowania miasta, uspokojenia ruchu kołowego, projektowania sygnalizacji świetlnej, a także projektowania i zarządzania drogami. Zarówno stabilny stan liczbowy pracowników ww. Referatu, jak też ich kwalifikacje zawodowe zapewniały prawidłową realizację zadań objętych niniejszą kontrolą.

(dowód: akta kontroli str. 281-300)

W okresie objętym kontrolą NIK długość sieci dróg publicznych podlegających zarządzaniu ruchem przez Prezydenta wynosiła odpowiednio: 318,02 km (w 2013 r.) oraz 317,8 km (w 2014 r. i 2015 r.). Największy udział w tych drogach (66%) miały drogi gminne, których długość w tym okresie nie zmieniła się i wynosiła 210 km³⁷. Według stanu na 31 grudnia 2014 r.³⁸ łączna długość dróg dla rowerów i pieszych³⁹ (tzw. ciągi pieszo-rowerowe) wynosiła 49,7 km. Długość wydzielonych pasów ruchu dla rowerów wynosiła 12,9 km, w tym kontrapasów rowerowych⁴⁰ 0,8 km.

(dowód: akta kontroli, str. 443-451, 692-696)

³⁶ Wytyczne stanowią zał. nr 1 do zarządzenia Prezydenta w sprawie rozwoju systemu transportu rowerowego.

³⁷ Na podstawie danych MZD (Formularz danych o sieci dróg publicznych w granicach administracyjnych miast).

³⁸ Dane pochodzące z przedstawionej na posiedzeniu Zespołu w dniu 25.02.2015 r. przez kierownika Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta informacji dot. infrastruktury rowerowej.

³⁹ Jako drogę dla rowerów i pieszych rozumie się drogę oznaczoną kombinacją znaków C-1/C-16.

⁴⁰ Pas ruchu dla rowerów wyznaczony na ulicy jednokierunkowej i umożliwiający jazdę rowerowi „pod prąd”.

2.3. W Urzędzie opracowano zarówno informację dotyczącą trybu rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu, jak też informacje o wymogach, jakie powinny spełniać projekty organizacji ruchu, określonych w § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem. Ww. informacje były dostępne na tablicy ogłoszeń Wydziału ITGK.

(dowód: akta kontroli, str. 530-531)

2.4. Ewidencja organizacji ruchu w latach 2013-2015 prowadzona była w formie elektronicznej przez dwóch wyznaczonych pracowników. Ewidencja dzieliła się na dwa odrębnie prowadzone zestawienia, obejmujące odpowiednio stałe i czasowe projekty organizacji ruchu. Ewidencje obejmowały wszystkie elementy wymagane § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem, w tym m.in. numer drogi i jej kilometraż, jednostkę składającą projekt oraz termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli, str. 391-396, 452-453, 545-507)

2.5. Spośród 89 odcinków dróg na terenie miasta Opola posiadających infrastrukturę pieszo-rowerową o łącznej długości 49,7 km, 11 odcinków o łącznej długości 5,7 km nie posiadało zatwierdzonej stałej organizacji ruchu (11,5% długości).

Kierownik referatu Dróg i Oświetlenia Miasta wyjaśniła, że zdecydowana większość dróg dla pieszych i rowerzystów została wprowadzona na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. MZD wprowadził oznakowanie umożliwiające ruch rowerów na chodnikach lub utwardzonych poboczach bez projektów organizacji ruchu – na polecenie Prezydenta Miasta Opola lub organu zarządzającego ruchem (wpisem do protokołów z posiedzeń Komisji BRD).

(dowód: akta kontroli, str. 679, 721-722)

2.6. Szczegółowymi badaniami kontrolnymi objęto dziesięć zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla dziesięciu odcinków dróg, w tym pięciu z infrastrukturą przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów separującą ruch samochodowy i rowerowy oraz pięciu odcinków, gdzie separacja taka nie występowała.

Wszystkie ww. zatwierdzone projekty organizacji ruchu były kompletne i zawierały dane oraz informacje wymagane przepisami § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem. W dziewięciu przypadkach do organu zarządzającego ruchem wpłynęły zawiadomienia o terminach wprowadzenia poszczególnych organizacji ruchu, co było zgodne z § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia. Wszystkie odcinki dróg objętych szczegółowym badaniem posiadały organizacje ruchu, które spełniały wymagania określone w § 5 ust.1 w sprawie warunków zarządzania ruchem

(dowód: akta kontroli, str. 545, 548, 552, 561-563, 567, 581, 585, 592, 597)

Dodatkowo przedmiotowe organizacje ruchu posiadały wymagane opinie: komendanta miejskiego Policji i zarządu drogi, co było zgodne z § 7 ust 2 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

(dowód: akta kontroli, str. 738)

2.7. Spośród badanych dziesięciu zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu pracownicy Urzędu przeprowadzili osiem kontroli wykonania zadań technicznych, w terminie 14 dni od dnia ich wprowadzenia, co było zgodne z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem. Ustalenia tych kontroli dokumentowane były protokołami, z których wynikało, że wymagane zmiany oznakowania w docelowej organizacji ruchu wykonane zostały zgodnie z zatwierdzonymi projektami.

W jednym przypadku kontrola nie została przeprowadzona, ponieważ organizacja ruchu dla tego odcinka⁴¹ została zatwierdzona 28 maja 2014 r. z terminem jej wprowadzenia do 28 maja 2016 r., a do dnia kontroli NIK⁴² nie wpłynęło zawiadomienie o wprowadzeniu organizacji ruchu w terenie. W drugim przypadku kontrola została przeprowadzona w późniejszym terminie, co było spowodowane warunkami atmosferycznymi.

(dowód: akta kontroli, str. 609, 611-612, 625-633, 636, 639-640, 682, 733)

2.8. Przeprowadzone oględziny wybranych dziesięciu odcinków dróg wykazały, że oznakowanie tylko jednego odcinka drogi⁴³ było zgodne z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, a na pozostałych stwierdzono niezgodności w tym zakresie. Na wszystkich ww. odcinkach dróg oznakowanie było w dobrym stanie technicznym, a tym samym umożliwiało użytkownikom dróg odpowiednie zachowanie podczas ruchu. Nie stwierdzono oznakowania wprowadzającego uczestników ruchu w błąd, jak również wzajemnie się wykluczającego.

(dowód: akta kontroli, str. 542-543, 546-547, 550-551, 554-555, 559-560, 566-569, 579-580, 583-584, 586-591)

2.9. W okresie objętym kontrolą NIK, pracownicy Urzędu, co najmniej raz na sześć miesięcy, przeprowadzali kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich drogach publicznych na terenie miasta Opola, zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

W Urzędzie nie opracowano wewnętrznych procedur planowania oraz przeprowadzania takich kontroli. Z kontroli sporządzane były protokoły zawierające m.in. zalecenia i terminy ich realizacji, które przekazywane były do MZD.

Kierownik Referatu Dróg i Oświetlenia Miasta wyjaśniła, że *osoba kontrolująca przygotowywała plan kontroli bez dokumentowania go w formie pisemnej. Wykonanie zaleceń kontrolowano podczas oględzin w terenie, które organizowane są cyklicznie kilka razy w miesiącu. Kontrolą obejmowano możliwe największą liczbę dróg publicznych w określonej jednostce czasu.*

(dowód: akta kontroli, str. 607, 706-707, 714- 720, 725-732, 735-737)

2.10. W okresie objętym kontrolą NIK, pracownicy Urzędu corocznie opracowywali oceny dotyczące stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych miasta Opola⁴⁴. Do sporządzenia tych ocen były wykorzystywane⁴⁵ dane zawarte w *Analizie stanu bezpieczeństwa na drogach podległych działaniu i nadzorowaniu przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Opolu*. Przedmiotowe oceny były opracowywane na podstawie wzoru oceny brd, przekazanego w lipcu 2013 r. przez Sekretarza WR BRD i zawierały takie dane, jak: ogólna liczba zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji), liczba osób zabitych i rannych w wyniku wypadków, przyczyny i skutki zdarzeń drogowych, w tym ze skutkiem śmiertelnym, struktura zabitych, wskaźnik zagrożenia (wskaźnik demograficzny), zestawienie ulic oraz zestawienie skrzyżowań, na których nastąpiła największa liczba zdarzeń drogowych, a także grupy wiekowe sprawców zdarzeń drogowych, rozkład zdarzeń według dni tygodnia oraz czasu (godziny) wystąpienia.

⁴¹ Od ulicy Okulickiego na odcinku od ulicy od Sosnkowskiego do Oleskiej.

⁴² Do dnia 11 grudnia 2015 r.

⁴³ Ulica Krakowska na odcinku od Placu Wolności do ulicy Św. Wojciecha.

⁴⁴ Dalej: Ocena dot. stanu bezpieczeństwa.

⁴⁵ Poprzez ich wprowadzanie do przygotowywanej przez pracownika Wydziału ITGK *Informacji* (w 2013 r. określanej jako *Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście Opolu*, zaś w latach 2014 i 2015 jako *Analiza bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych na terenie miasta Opola*).

Sporządzane analizy pozwalały na uzyskanie informacji o przyczynach zdarzeń, w których śmierć ponieśli piesi i rowerzyści.

(dowód: akta kontroli, str. 204-248, 264-280)

2.11. W wyniku przeprowadzonych ww. ocen dotyczących stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych Miasto Opole zleciło w latach 2014-2015 m.in. wykonanie dwóch projektów wyznaczenia przejścia dla pieszych, korektę oznakowania ciągu pieszo rowerowego przy ul. Spychalskiego, projektu technicznego budowy sygnalizacji świetlnej w obrębie przejścia dla pieszych przez ul. Sobieskiego, wykonanie czterech projektów organizacji ruchu oraz wykonanie dwóch analiz bezpieczeństwa na skrzyżowaniach związanych z wyznaczeniem ciągów pieszo – rowerowych.

(dowód: akta kontroli, str. 683, 709-711)

2.12. W zakresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpływały skargi lub wnioski dotyczące złego stanu technicznego lub zagrażającej brd organizacji ruchu w obrębie zarządzanej infrastruktury drogowej służącej pieszym i rowerzystom.

(dowód: akta kontroli, str. 678)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Stwierdzono przypadki nierzetelnego sprawowania nadzoru, przez pracowników ITGK, nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzonymi przez Prezydenta projektami organizacji ruchu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. f rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

Przeprowadzone oględziny wybranych odcinków dróg wykazały, że oznakowanie dziewięciu odcinków dróg⁴⁶ było niezgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu tj.:

- 35 znaków zlokalizowanych na drogach nie było przewidzianych w ww. dokumentacji,
- 14 znaków przewidzianych w dokumentacji nie znajdowało się na drodze,
- w trzech przypadkach symbolika znaku była niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków.

(dowód: akta kontroli, str. 542-543, 546-547, 550-551, 554-555, 559-560, 566-569, 579-580, 583-584, 586-591)

Kierownik referatu Dróg i Oświetlenia Miasta upoważniona do prowadzenia kontroli zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń brd oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu wyjaśniła, że niezgodność wynikała z błędów jednostki wprowadzającej organizację ruchu, błędów projektanta lub zmian w organizacji ruchu wynikającej z poleceń organu zarządzającego ruchem, które zostały wprowadzone przez MZD.

Znaki D-18 „parking” należą do grupy znaków informacyjnych. Po wprowadzeniu w strefy płatnego parkowania na wjeździe do tej strefy umieszczono znaki D-44 „strefa parkowania” z symbolem parkometru oraz napisem: „Postój płatny pon. – pt. w godz. 8:00 -17:00 bilety w automatach parkingowych”. MZD, jako jednostka prowadząca egzekucję opłat parkingowych przyjmowała wyjaśnienia od osób, które nie wniosły opłat parkingowych, że osoby te były nieświadome, że miejsca, w których zaparkowały samochód objęte są obowiązkiem wniesienia opłat parkingowych. Na niektórych znakach D-18 w strefie płatnego parkowania MZD nakleił dodatkową informację o potrzebie wniesienia opłaty parkingowej z symbolem

⁴⁶ Ulica Sosnkowskiego, na odcinku od ulicy Wiejskiej do Pużaka, ulica Okulickiego na odcinku od ulicy od Sosnkowskiego do Oleskiej, ulica Oświęcimska, na odcinku od stacji Tauron do nr 102, ulica Ozimska, na odcinku od ulicy Jakuba Kani do Horoszkiewiczza, ulica Budowlanych, na odcinku od Ronda do Harcerskiej, Ulica Krakowska, na odcinku od Pl. Wolności do 1 Maja, ulica Powstańców Śl., na odcinku od ulicy Jana Dobrego do Barlickiego, ulica Św. Wojciecha i ulica Głogowska.

parkometru, jaki stosuje się przy znaku D-44. Przy kolejnym zatwierdzaniu projektu oznakowania strefy płatnego parkowania organ zarządzający ruchem zaakceptował dodatkową informację na znakach D-18, gdyż zawierała ona informację służącą osobom parkującym w strefie płatnego parkowania.

Do dnia zakończenia kontroli skorygowano błędne oznakowanie w terenie poprzez:

- zlikwidowanie znaków C-13 "droga dla rowerów" i C-13a "koniec drogi dla rowerów" na ulicy Sosnkowskiego;*
- uzupełnienie znaku A-29 „sygnalizacja świetlna” na ulicy Kazimierza Sosnkowskiego na odcinku od ulicy Stanisława Mikołajczyka do ul. Kazimierza Pużaka;*
- uzupełnienie znaku C-13 + C16 „droga dla pieszych i rowerów” na ulicy Leopolda Okulickiego;*
- poprawienie czytelności znaku D-6 „przejście dla pieszych” na ulicy Krakowskiej, na odcinku od ulicy Powolnego do Placu Wolności;*
- skorygowanie na ulicy Św. Wojciecha tabliczki o nieprawidłowej treści;*
- wprowadzenie do projektu organizacji ruchu znaku F-6 "znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" oraz znaku E-5 "drogowskaz do ulicy Rejtana", uzupełniono znak D-1 „droga z pierwszeństwem” na ul. Ozimskiej;*
- skorygowanie projektu organizacji ruchu uwzględniając znak D-6b "przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów" oraz usunięcie z ulicy Głogowskiej znaku C-13 + C16 „droga dla pieszych i rowerów”*

(dowód: akta kontroli, str. 601-608)

2. W jednym przypadku kontrola wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu została przeprowadzona po terminie wynikającym z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem.

Jak ustalono organizacja ruchu na ulicy Sosnkowskiego, na odcinku od ulicy Wiejskiej do Pużaka została wprowadzona w dniu 27 października 2013 r., a informacja MZD w tym zakresie wpłynęła do Urzędu w dniu 5 grudnia 2013 r. Tym samym ww. kontrola powinna być przeprowadzona w terminie do dnia 19 grudnia 2013 r.

W powyższej sprawie Naczelnik Wydziału ITGK wyjaśniła, że kontrola stałej organizacji ruchu po wykonaniu pierwszego etapu robót drogowych na ul. Sosnkowskiego na odcinkach od ul. Pużaka do ul. Mikołajczyka oraz od ul. Horoszkiewicza do ul. Rzeszowskiej została przeprowadzona 4 lutego 2014 r. Termin 14 dniowy przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu nie został dotrzymany z uwagi na warunki zimowe, które nie pozwalały na ocenę wprowadzonej organizacji ruchu. Podczas kontroli w dniu 4.02.2014 r. stwierdzono, że wykonany zakres robót drogowych jest znacznie mniejszy od zakresu objętego projektem i wymaga opracowania projektu stałej organizacji ruchu dla I etapu robót. Projekt taki został niezwłocznie wykonany i zatwierdzony w dniu 26.02.2014 r. Kontrola stałej organizacji ruchu według tego projektu została przeprowadzona w dniu 10.03.2014 r.

(dowód: akta kontroli, str. 9, 733)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że 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, może korzystnie wpłynąć na usprawnienie działań jednostki w ww. zakresie.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

Ocena częściowa

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 Kontroli*⁴⁷, wnosi o podjęcie oraz kontynuowanie działań w celu wyeliminowania niezgodności pomiędzy faktyczną organizacją ruchu, a zatwierdzonymi przez Prezydenta organizacjami ruchu.

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 stycznia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Dyrektor

Kontrolerzy

Celina Augustyn
główny specjalista kp

.....
podpis

Krzysztof Rajczyk
główny specjalista kp

.....
podpis

.....
podpis

⁴⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096, dalej: ustawa *o NIK*.