



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.012.01.2020

Pan Arkadiusz Wiśniewski
Prezydent Miasta Opola
Rynek - Ratusz, 45-015 Opole

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

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

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Opola, Rynek – Ratusz, 45-015 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Arkadiusz Wiśniewski, Prezydent Miasta Opola od 4 grudnia 2014 r. ¹
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 2. Finansowanie zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 3. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 - do dnia zakończenia czynności kontrolnych (tj. do 26 października 2020 r.) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Zbigniew Łupicki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/79/2020 z 22 września 2020 r. (akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: Prezydent.

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

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zadania związane z realizacją funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach Opola zostały powierzone do realizacji Wydziałowi Infrastruktury i Gospodarki Komunalnej Urzędu⁴. Komórka ta była przygotowana pod względem kadrowym oraz merytorycznym do realizacji powierzonych zadań związanych z zarządzaniem ruchem. Posiadane przez pracowników tego Wydziału wykształcenie z zakresu budownictwa oraz stałe podnoszenie kwalifikacji zawodowych pozwoliło na realizację ww. zadań.

Pracownicy Wydziału na bieżąco rozpatrywali i zatwierdzali wpływające projekty organizacji ruchu. Wywiązywali się również z obowiązku weryfikacji wprowadzonych rozwiązań technicznych w terminie do 14 dni od zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu. Ewidencję zatwierdzonych organizacji ruchu prowadzono w szczególności określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵.

Środki przeznaczone na finansowanie zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach były wydatkowane na opracowania dotyczące zmian w dotychczasowych organizacjach ruchu, m.in. w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

W analizach bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych zidentyfikowano najbardziej niebezpieczne odcinki dróg, ze wskazaniem przyczyn takiego stanu. Podejmowane przez Wydział działania w celu poprawy stanu bezpieczeństwa odcinków dróg, o największej liczbie zdarzeń, przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa, z wyjątkiem skrzyżowania ul. Luboszyckiej i ul. Nysy Łużyckiej, na którym w okresie objętym kontrolą dochodziło do największej liczby zdarzeń drogowych.

W trakcie kontroli stwierdzono przypadki nierzetelnego realizowania obowiązków organu zarządzającego ruchem związanych z przeprowadzaniem kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a polegających na sprawdzeniu prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach. Kontrola ujawniła: a/ niedochowanie terminu przeprowadzania jednej z pięciu kontroli; b/ nieprecyzyjne dokumentowanie czynności i ustaleń kontroli, polegające na podawaniu jedynie przykładowych miejsc stwierdzonych nieprawidłowości; c/ zaniechania w pierwszym półroczu 2018 r. kontroli dróg przejętych od 1 stycznia 2017 r. przez Gminę Opole.

Stwierdzono również nieprawidłowości związane z zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu, polegające na nieegzekwowaniu od składających projekty organizacji ruchu spełnienia wymogu zamieszczenia w nich opisu zagrożeń lub utrudnień, o których mowa w § 5 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

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

⁴ Dalej: Wydział.

⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 784; dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1.1 Zarządzeniem nr Or.I.0151-1945/10 Prezydenta Miasta Opola z 17 maja 2010 r.⁷ została powołana Komisja ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁸, w skład której wchodził: a/ kierownik referatu właściwego ds. zarządzania ruchem (jako przewodniczący), b/ dwóch pracowników ww. referatu oraz c/ przedstawiciele: referatu właściwego ds. organizacji publicznego transportu zbiorowego, Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu⁹, Komendanta Miejskiej Policji w Opolu, Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Spółki z o.o., Straży Miejskiej i Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Opolu. Komisja ta stanowiła zespół opiniotwórczy i pomocniczy Prezydenta Miasta jako organu zarządzającego ruchem, działający przy Wydziale. Zadaniem Komisji było szczegółowe rozpatrywanie wniesionych opinii lub zgłaszanych wątpliwości do stałych, zmiennych i czasowych projektów organizacji ruchu na drogach znajdujących się na terenie Opola, oraz rozpatrywanie spraw w zakresie efektywności zarządzania ruchem. Komisja opiniowała również wnioski mieszkańców, instytucji i innych podmiotów, dotyczące wprowadzenia rozwiązań w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

(akta kontroli str. 119-137)

W latach objętych kontrolą Komisja opiniowała wszystkie wpływające do Wydziału projekty organizacji ruchu. Wyjątkiem był okres pierwszego półrocza 2020 r., gdy od kwietnia, z uwagi na epidemię COVID-19, zawieszona była jej działalność. W 2018 r. Komisja na 48 posiedzeniach rozpoznała 1 103 sprawy, z których 734 dotyczyło projektów organizacji ruchu, a 369 – spraw związanych z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu na drogach. Z ww. ogólnej liczby projektów organizacji ruchu pozytywnie zaopiniowano 504 (w tym 88 dotyczących stałej i 416 czasowej organizacji ruchu). W 2019 r. na 44 posiedzeniach Komisja rozpoznała 1 053 sprawy, z których 793 dotyczyły projektów organizacji ruchu, a 260 – wniosków związanych z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu na drogach. Z ww. ogólnej liczby projektów organizacji ruchu, pozytywnie zaopiniowano 592 projekty (w tym 87 dotyczącej stałej i 505 dotyczącej czasowej organizacji ruchu). W pierwszym półroczu 2020 r. na 11 posiedzeniach Komisja rozpoznała 184 sprawy, z których 132 dotyczyło projektów organizacji ruchu, a 52 – wniosków związanych z wprowadzeniem zmian w istniejącej organizacji ruchu na drogach. Z ww. ogólnej liczby projektów pozytywnie zaopiniowano 110 projektów (w tym 26 dotyczących stałej i 84 dotyczącej czasowej organizacji ruchu).

(akta kontroli str. 124-137)

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Zarządzenie zostało zmienione zarządzeniami nr: a/ OR-I.0050-125.12 z 20 marca 2012 r. w zakresie wprowadzenia do składu Komisji przedstawiciela referatu właściwego ds. organizacji publicznego transportu zbiorowego i b/ OR-I.0050.661.2018 z 10 października 2018 r., wprowadzającego do składu Komisji przedstawiciela Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Opolu, oraz uzupełnienie zakresu zadań Komisji do których należy, oprócz opiniowania stałych i czasowych projektów organizacji ruchu, również opiniowanie zmiennych projektów organizacji ruchu.

⁸ Dalej: Komisja.

⁹ Dalej: MZD.

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że działania Komisji skoncentrowane są na rozpatrywaniu projektów organizacji ruchu na drogach publicznych na terenie miasta Opola oraz rozpatrywaniu spraw pod względem efektywności zarządzania ruchem. Stwierdziła jednocześnie, że Komisja nie prowadzi bezpośredniej współpracy z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Niemniej przy uzgadnianiu i opiniowaniu dokumentacji pracownicy Wydziału korzystają z wytycznych wydanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zawartych m.in. w podręczniku dla organizatorów ruchu pieszego *Ochrona pieszych* oraz wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego – *Katalogu przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów*.

Nie powołano natomiast zespołu lub rady, do zadań której należałaby realizacja zadań analogicznych jak w przypadku wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁰.

(akta kontroli str. 167-168)

Prezydent Miasta 11 marca 2010 r. jako kierownik Urzędu, upoważnił Naczelnika Wydziału do: a/ zatwierdzania organizacji ruchu na drogach publicznych; b/ opiniowania geometrii drogi w projektach budowlanych; c/ prowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu; d/ współpracy w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami oraz e/ opiniowania realizacji inwestycji drogowych. W ww. upoważnieniu powołano się na art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹¹, § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem oraz art. 116 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych¹². Ponadto 18 stycznia 2018 r. upoważniono Kierownika Referatu Dróg w Wydziale do załatwiania ww. spraw w jego imieniu w czasie nieobecności Naczelnika Wydziału. W upoważnieniu tym powołano się na art. 10 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu Miasta Opola¹³, do zadań tego Wydziału należało zarządzanie ruchem na drogach publicznych oraz sprawowanie nadzoru merytorycznego nad działalnością MZD (tj. jednostki zarządzającej drogami na terenie Opola).

(akta kontroli str. 3-5)

Zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych zostały uwzględnione w zakresach zadań pracowników Referatu Dróg¹⁴ w którym, według stanu na 30 czerwca 2020 r., zatrudnionych było siedmiu pracowników¹⁵. Trzech z pięciu pracowników merytorycznych zatrudnionych było na stanowiskach ds. analiz i inżynierii ruchu, jeden pracownik – na stanowisku ds. inżynierii ruchu,

¹⁰ M. in. opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm.

¹² Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 ze zm. Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że prawdopodobnie chodziło o art. 11b ust. 1 ww. ustawy, której ostatnim przepisem (wg stanu na 7 grudnia 2020 r.) jest art. 45.

¹³ Wprowadzony zarządzeniem Prezydenta Miasta Opola Nr OR.I-0152-94/06 z 1 sierpnia 2006 r. (ze zm.).

¹⁴ Do 15 stycznia 2018 r. zadania związane zarządzaniem ruchem na drogach były realizowane przez Referat Dróg i Oświetlenia Miasta. Następnie, zarządzeniem nr OR-I.120.1.6.2018 Prezydenta Miasta Opola z 15 stycznia 2018 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Urzędu Miasta Opola, ww. Referat został podzielony na Referat Dróg oraz Referat Oświetlenia Miasta.

¹⁵ Kierownik Referatu, pięciu pracowników merytorycznych i pracownik ds. administracyjnych.

a jeden pracownik – na stanowisku ds. inżynierii ruchu i infrastruktury drogowej. Zakresy czynności wszystkich pracowników obejmowały zadania związane z weryfikacją złożonych projektów organizacji ruchu, kontrolą wykonania zadań technicznych, wynikających z wprowadzonej organizacji ruchu, wykonywaniem projektów organizacji ruchu¹⁶, jak również zadania dotyczące przeprowadzania analiz organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności.

(akta kontroli str. 6-38)

1.2 W okresie objętym kontrolą liczba pracowników Referatu Dróg prowadzących sprawy związane z zarządzaniem ruchem na drogach, zwiększyła się z pięciu osób (według stanu na 31 grudnia 2018 r.), do sześciu (według stanu na 31 grudnia 2019 r. i 30 czerwca 2020 r.). Z ww. sześciu pracowników trzech było zatrudnionych przed 1 stycznia 2017 r., dwóch zatrudniono w 2017 r., a jednego w 2019 r.¹⁷ W okresie objętym kontrolą dwóch pracowników przebywało na długotrwałych zwolnieniach lekarskich bądź na urlopach macierzyńskich¹⁸. Ponadto zadania związane z zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu prowadziła Naczelnik Wydziału, a wymiar czasu pracy poświęcony na te zadania oszacowała na 1/3 etatu. W związku z powyższym faktyczne zatrudnienie w poszczególnych latach badanego okresu liczone w etatach wynosiło: a/ 4,6 etatu w 2018 r.; b/ 3,9 etatu w 2019 r. i c/ 4,33 etatu na 30 czerwca 2020 r.

Żaden z sześciu pracowników Referatu Dróg nie posiadał wykształcenia kierunkowego z zakresu inżynierii ruchu. Spośród sześciu pracowników Referatu, którym przypisano zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach, pięciu posiadało wykształcenie wyższe z zakresu budownictwa, a jedna – wykształcenie średnie techniczne i tytuł zawodowy technika drogowego o specjalności drogi i mosty kołowe (osoba ta posiadała wykształcenie wyższe administracyjne). Dwie osoby¹⁹ posiadały uprawnienia zawodowe do wykonywania samodzielnych funkcji w budownictwie jako kierownik budowy i robót o specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i lotniczych dróg startowych oraz manipulacyjnych. Jedna osoba posiadała również uprawnienia projektanta z ww. specjalności i zakresu²⁰.

Trzech pracowników zatrudnionych przed 1 stycznia 2017 r., w okresie zatrudnienia uczestniczyło w szkoleniach lub seminariach, obejmujących swoim zakresem zarządzanie ruchem na drogach i utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym wprowadzanie organizacji ruchu na drogach oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pracownik zatrudniony w maju 2019 r. uczestniczył w pięciu szkoleniach obejmujących projektowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, ścieżek rowerowych, sygnalizacji świetlnej oraz obliczanie przepustowości skrzyżowań

¹⁶ Do zadań pracowników należało, m.in.: 1/ wykonywanie analiz organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności; 2/ weryfikacja stałych, czasowych i zmiennych projektów organizacji ruchu; 3/ prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu; 4/ prowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z wprowadzenia organizacji ruchu mającej charakter stały; 5/ prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych na drogach publicznych, z częstotliwością co najmniej raz na 6 miesięcy; 6/ udział w oględzinach, naradach, spotkaniach i odbiorach dotyczących organizacji ruchu drogowego na drogach publicznych; 7/ współpraca z PKP w zakresie oznakowania przejazdów drogowo-kolejowych położonych w ciągu dróg publicznych; 8/ monitorowanie sprawności prowadzenia remontów eksploatacyjnych dróg pod kątem organizacji ruchu i minimalizowania utrudnień w ruchu oraz pracy sygnalizacji świetlnej i określenie działań związanych z poprawą przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

¹⁷ Kierownik Referatu od 17 czerwca 1996 r. do 28 lipca 2020 r. (przejsie na emeryturę); pracownik ds. inżynierii ruchu od 1 sierpnia 1985 r. do 28 lipca 2020 r. (przejsie na emeryturę); pracownik ds. inżynierii ruchu od 22 czerwca 2007 r. do nadal oraz trzech pracowników ds. analiz i inżynierii ruchu aktualnie zatrudnionych w Wydziale od: 25 września 2017 r.; 18 grudnia 2017 r. i od 20 maja 2019 r.

¹⁸ Jedna osoba przebywa nieprzerwanie od 7 maja 2018 r. na zwolnieniach lekarskich lub w urlopach macierzyńskich, a druga z tych samych powodów była nieobecna w pracy od 9 grudnia 2019 r.

¹⁹ W tym osoba posiadająca wykształcenie średnie.

²⁰ Osoby te 28 lipca 2020 r. przeszły na emeryturę.

z wykorzystaniem wsparcia komputerowego. Pozostali dwaj pracownicy zatrudnieni w 2017 r., przebywający na długotrwałych zwolnieniach lekarskich lub macierzyńskich, nie uczestniczyli w żadnych szkoleniach z zakresu zarządzania ruchem na drogach lub bezpieczeństwa ruchu na drogach.

(akta kontroli str. 39-42)

W 2018 r. do Wydziału złożono 734 podania o zatwierdzenie projektów organizacji ruchu, w 2019 r. – 794 podania, a w pierwszym półroczu 2020 r. – 240 podań²¹. Wydział nie prowadził ewidencji pod względem liczby składanych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, bowiem jak wyjaśniła Naczelnik Wydziału podania o zatwierdzenie projektów rejestrowane są pod jednym numerem, z tym, że pod jednym numerem może być więcej niż jeden projekt, podanie może dotyczyć aneksu do zatwierdzonej dokumentacji, a niektóre projekty zostają wycofane. W badanych latach zatwierdzono odpowiednio 514 projektów (w tym 88 dotyczących stałej i 426 dotyczących czasowej organizacji ruchu), 592 (w tym 87 dotyczących stałej i 505 czasowej organizacji ruchu) oraz 194 (w tym 33 dotyczące stałej i 161 czasowej organizacji ruchu).

Średnie liczby zatwierdzonych organizacji ruchu przypadających na jeden etat pracowników zatrudnionych w Referacie Dróg w latach 2018-2020 (I półrocze) wynosiły odpowiednio: 162; 203 i 110²². Łączna długość dróg publicznych objętych nadzorem Referatu w latach objętych kontrolą była stała i wynosiła 408 km²³, a liczba kilometrów dróg przypadających na jedną osobę faktycznie zatrudnioną w Referacie przedstawiała się następująco: a/ w 2018 r. – 89 km; b/ w 2019 r. – 104 km, c/ w pierwszym półroczu 2020 r. – 94 km.

(akta kontroli str. 39-43)

1.3 Naczelnik Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu zatwierdził 28 lutego 2002 r. organizację ruchu dla wszystkich dróg na terenie miasta Opola. Projekt organizacji ruchu został pozytywnie zaopiniowany przez przedstawicieli Komendy Wojewódzkiej i Komendy Miejskiej Policji oraz przez Zastępcę Dyrektora MZD. Zatwierdzona organizacja ruchu jako mapa dróg z oznakowaniem pionowym i poziomym była przechowywana na płycie CD i obejmowała wszystkie drogi na terenie Opola.

W Wydziale brak było danych o liczbie i długości dróg, w przypadku których stałą organizację ruchu wprowadzono po 29 października 2003 r., tj. po dacie wejścia w życie przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str. 166-167, 204, 205)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że w 2002 r. zostało zatwierdzone oznakowanie poziome i pionowe na terenie miasta Opola na podstawie bazy danych na płycie CD, pod nr Inż.M.-rdh-5510/63/02. Projekt obejmował istniejące oznakowanie wszystkich dróg publicznych, wraz urządzeniami bezpieczeństwa i elementami sygnalizacji. Dokumentacja dostępna była w programie MapInfo, która aktualizowana była do początku 2013 r. Obecnie MZD przygotowuje dokumentację oznakowania dla całego Opola, we własnym zakresie, w programie CAD. (...) Od 2004 r. organ zarządzający ruchem zatwierdził 792 projektów stałej organizacji ruchu obejmujących drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, z czego 532 projekty zostały wprowadzone. W okresie objętym kontrolą zatwierdzono 207 stałych organizacji ruchu. W większości projektów nie podaje się długości

²¹ Podane liczby odnoszą się do liczby złożonych podań o zatwierdzenie projektów stałych i czasowych.

²² Do wyliczenia przyjęto połowę wymiaru etatów pracowników zatrudnionych w Referacie na 30 czerwca 2020 r., w związku z faktem, że analizą objęto dane z pierwszego półrocza (czterech pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze i 1/3 etatu Naczelnika $4 + 1/3 = 4,33/2 = 2,2$).

²³ Z powyższej łącznej długości dróg, 31,22 km stanowiły trzy drogi krajowe (45; 46; 94 i 94c); 57,11 km – pięć dróg wojewódzkich (414; 423; 435; 454 i 459); 59,97 km – 15 dróg powiatowych (2001 O; 2002 O; 2003 O; 2004 O; 1702 O; 1703 O; 1707 O; 1725 O; 1754 O; 1760 O; 1763 O; 1765 O; 1766 O oraz dwie drogi w trakcie nadawania numeru); 258,2 km – 451 odcinków dróg gminnych.

poszczególnych odcinków dróg objętych opracowaniem. Projekty w zależności od planowanych zmian lub obszaru inwestycji obejmują drogi różnych kategorii. Projekty stałej organizacji ruchu dotyczą ustawienia pojedynczych znaków i urządzeń bezpieczeństwa lub zmiany oznakowania większych obszarów. Dla centrum miasta zatwierdzone były duże opracowania, m.in. obejmujące strefy płatnego parkowania. Zatwierdzane są także duże dokumentacje obejmujące poszczególne drogi, np. obwodnica północna – droga krajowa 45, 46 i 94, obwodnica Czarnowasów – droga wojewódzka 454, obwodnica piastowska – droga krajowa 45, ul. Oświęcimska – droga wojewódzka 423, ul. Prószkowska – droga wojewódzka 414, ul. Niemodlińska – droga wojewódzka 435. Szacunkowo przed 2003 r. pozostało zatwierdzonych projektów dla odcinków dróg krajowych i dróg wojewódzkich około 5-10 %, dla dróg powiatowych około 10%, a dla dróg gminnych około 15-20%. Dodatkowo wyjaśniam, że po zmianie granic Opola w 2017 r. nie otrzymaliśmy projektów oznakowania dróg gminnych dla obszarów: Wrzoski, Karczów, Sławice, Winów, Chmielowice i Żerkowice. W celu aktualizacji i dostosowania oznakowania do obowiązujących przepisów zlecane są przez Wydział i zatwierdzane projekty organizacji ruchu obejmujące całe dzielnice miasta. W 2018 r. zatwierdzony został projekt stałej organizacji ruchu dla dzielnic Chmielowice i Żerkowice; w 2019 r. dla dzielnic: Brzeziny, Borki i Czarnowasy. W przyszłym roku planuje się zlecenie dokumentacji dla dzielnic: Winów, Sławice i Wrzoski oraz uzupełnienie dokumentacji dla dróg głównych (drogi krajowe i wojewódzkie). Dodatkowo informuję, że na etapie uzgadniania jest dokumentacja projektów sygnalizacji świetlnej, dla około 50 lokalizacji skrzyżowań i przejść dla pieszych, w ramach budowy systemu sterowania ruchem.

(akta kontroli str. 165-168)

Analiza 31 organizacji ruchu dla dróg objętych badaniem w ramach punktu 1.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego, wykazała, że drogi te posiadały zatwierdzone stałe organizacje ruchu. W trakcie kontroli nie stwierdzono również występowania przypadków braku organizacji ruchu dla dróg, które były objęte badaniem w ramach niniejszej kontroli.

Szczegółowa analiza 16 stałych organizacji ruchu (spośród ww. 31 organizacji ruchu), obejmujących odcinki 19 dróg, w tym dwóch dróg krajowych (długości 4,13 km), czterech wojewódzkich (11,47 km), dwóch powiatowych (1,45 km) i 11 gminnych (9,39 km); wykazała, że stałe organizacje ruchu, zatwierdzone przed 29 października 2003 r. posiadało z analizowanych dróg: 68% łącznej długości dróg krajowych (2,8 km), 7% łącznej długości dróg wojewódzkich (0,79 km) i 13% łącznej długości dróg gminnych (1,19 km). W przypadku dróg powiatowych wszystkie stałe organizacje ruchu zostały zatwierdzone po tej dacie.

Organ zarządzający ruchem nie posiadał szczegółowego rozeznania dotyczącego stałych organizacji ruchu zatwierdzonych po 29 października 2003 r., tj. po dacie wejścia w życie przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Zdaniem NIK, przeprowadzane na podstawie § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia kontrole, mogą jednakże służyć zweryfikowaniu dróg, dla których stałe organizacje ruchu zostały wprowadzone przed 2003 r.

(akta kontroli str. 312-316)

1.4 Analiza 31 (2,4%) spośród 1 300 projektów²⁴ organizacji ruchu (16 stałych i 15 czasowych)²⁵, które zostały zatwierdzone w okresie objętym kontrolą wykazała,

²⁴ W 2018 r. – 514; w 2019 r. – 592 i pierwszym półroczu 2020 r. – 194.

²⁵ Projekty organizacji ruchu a) z 2018 r. stałe: 1) ITGK-RDOM.7221.1.001.2018; 2) ITGK-RDOM.7221.1.2.2018; 3) ITGK-RDOM.7221.1.3.2018; 4) ITGK-RDOM.7221.1.5.2018; 5) ITGK-RDOM. 7221.1.6.2018; czasowe: 7) ITGK-RDOM.7221.1.001.2018; 8) ITGK-RDOM.7221.1.002.2018; 9) ITGK-RDOM.7221.1.003.2018; 10) ITGK-RDOM.7221.1.004.2018 i 11) ITGK-RDOM.7221.1.005.2018; b) z 2019 r. stałe: 1) ITGK-RD.7221.1.1.2019; 2) ITGK-RD.7221.1.2.2019; 3) ITGK-RD.7221.1.3.2019; 4) ITGK-RD.7221.1.4.2019;

że wszystkie zostały zatwierdzone w terminie do 30 dni od daty złożenia projektu niewymagającego uzupełnienia lub poprawienia. Wszystkie elementy wskazane w § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem zawierało 21 projektów; w dziewięciu projektach nie opisano (pomimo wymogu w tym zakresie wynikającego z § 5 ust. 1 pkt 5 ww. rozporządzenia) występujących zagrożeń lub utrudnień związanych z robotami prowadzonymi w pasie drogowym, a w jednym projekcie plan sytuacyjny nie zawierał danych geometrii drogi na odcinku objętym zmianą stałej organizacji ruchu (§ 5 ust. 1 pkt 2 lit. b wskazanego przepisu), co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W 13 przypadkach²⁶ jednostki wprowadzające organizację ruchu dochowały terminu zawiadomienia organu zarządzającego ruchem o planowanej dacie wprowadzenia organizacji ruchu²⁷, a informacje w tym zakresie przekazywane były z wyprzedzeniem wynoszącym od siedmiu do 24 dni. W sześciu przypadkach jednostki wprowadzające organizację ruchu nie dopełniły ww. obowiązku, informując o wprowadzeniu organizacji Wydział z wyprzedzeniem wynoszącym od jednego do sześciu dni, a w 12 przypadkach nie zgłoszono wprowadzenia organizacji ruchu, co dotyczyło czterech stałych²⁸ i ośmiu czasowych organizacji ruchu (cztery z nich na dzień kontroli utraciły ważność).

(akta kontroli str. 236-239)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że organ zarządzający ruchem nie ma możliwości prawnych prowadzenia działań dyscyplinujących w stosunku do jednostek wprowadzających projekty organizacji ruchu, polegających na egzekwowaniu zawiadamiania o terminie jej wprowadzenia z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem. Pracownicy Wydziału w celu przypomnienia o tym wymogu zamieścili w metryczce projektu zapis o treści: *Wprowadzający organizację ruchu na podstawie niniejszego projektu zobowiązany jest do zawiadomienia tut. Wydział o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem robót, powołując się na numer niniejszego zatwierdzenia*. Dodatkowo do każdego projektu dołączany był wzór zawiadomienia, który należało wypełnić i przesłać przed wprowadzeniem oznakowania. W zawiadomieniu podana została podstawa prawna, informacja o siedmiodniowym terminie, dane adresowe, nr faxu i adres email Wydziału, Komendy Miejskiej Policji w Opolu i MZD.

Kontrola dokumentacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu potwierdziła zamieszczanie ww. zapisu na zatwierdzonych projektach organizacji ruchu oraz przekazywanie wzoru ww. zawiadomienia.

(akta kontroli str. 73, 74, 212, 220, 241, 247, 259, 260)

W Wydziale prowadzono ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w podziale na organizacje stałe i czasowe, w szczególności ustalonej w § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Rejestr zawierał dane i informacje pozwalające określić m.in. miejsce wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu,

5) ITGK-RD.7221.1.5.2019; 6) ITGK-RD.7221.1.6.2019; czasowe: 7) ITGK-RD.7221.2.1.2019; 8) ITGK-RD.7221.2.2.2019; 9) ITGK-RD.7221.2.3.2019; 10) ITGK-RD.7221.2.4.2019 i 11) ITGK-RD.7221.2.5.2019 i c) pierwsze półrocze 2020 r.: stałe: 1) ITGK-RD.7221.1.1.2020; 2) ITGK-RD.7221.1.2.2020; 2) ITGK-RD.7221.1.2.2020; 3) ITGK-RD.7221.1.3.2020; 4) ITGK-RD.7221.1.4.2020; 5) ITGK-RD.7221.1.5.2020; czasowe: 6) ITGK-RD.7221.2.1.2020; 7) ITGK-RD.7221.2.2.2020; 8) ITGK-RD.7221.2.3.2020 i 9) ITGK-RD.7221.2.4.2020.

²⁶ 1) ITGK-RDOM.7221.2.006.2018; 2) ITGK-RDOM.7221.2.005.2018; 3) ITGK-RDOM.7221.2.004.2018; 4) ITGK-RDOM.7221.2.003.2018; 5) ITGK-RDOM.7221.2.002.2018; 6) ITGK-RDOM.7221.2.001.2018; 7) ITGK-RD.7221.1.2.2019; 8) ITGK-RD.7221.2.3.2019; 9) ITGK-RD.7221.2.4.2019; 10) ITGK-RD.7221.2.5.2019; 11) ITGK-RD.7221.2.2.2019; 12) ITK-RD.7221.1.1.2020 i 13) ITGK-RD.7221.2.3.2020.

²⁷ Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na siedem dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

²⁸ Kontrole Wydziału potwierdziły wprowadzenie dwóch organizacji ruchu: na ul. Szpitalnej i na obwodnicy północnej, a w przypadku dwóch nie minął termin ich ważności.

a w przypadku czasowej organizacji ruchu – zmianę istniejącej oraz termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu.

W prowadzonej ewidencji organizacji ruchu uwzględniono wszystkie dane wskazane w § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W ewidencji uwzględniono również rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, z wyjątkiem tych przypadków, w których jednostki wprowadzające zmiany w organizacji ruchu nie zgłosiły tego faktu Wydziałowi. Spośród 212 sprawdzanych w ramach niniejszej kontroli zapisów dotyczących ewidencji czasowych organizacji ruchu wprowadzonych w latach 2018-2020 (do 30 czerwca), w 37 przypadkach (17,5%) nie podano takich danych. W przypadku stałych organizacji ruchu, dla 74 spośród 188 analizowanych projektów nie odnotowano rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji, przy czym dotyczyło to projektów organizacji ruchu, których termin wprowadzenia na dzień przeprowadzenia kontroli, jeszcze nie upłynął.

(akta kontroli str. 44-68)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W przypadku 9 spośród 31 objętych szczegółową analizą projektów organizacji ruchu (związanych z prowadzeniem robót w pasie drogowym)²⁹ przedstawionych do zatwierdzenia Wydziałowi nie dochowano należytej staranności przy ich rozpatrywaniu - gdyż zatwierdzono je bez uwag - pomimo tego, że prowadzenie prac w pasie drogowym związane jest bezsprzecznie z zagrożeniami lub utrudnieniami, których opis powinien stanowić (zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach) jeden z elementów projektu organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 231-235, 240-245)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że: *a) w projektach zamieszczane były informacje o planowanych robotach w obszarze pasa drogowego, które wiążą się z utrudnieniami. W projektach projektanci umieszczają informację, że prace będą polegały m.in. na rozebraniu chodnika, wykonania komory przewiertowej lub wykonania przekopu przez jezdnię połówkowo lub całą szerokością. W związku z planowanymi pracami w pasie drogowym projektują oznakowanie terenu robót, uwzględniając zakres prac oraz charakter drogi i ruchu na drodze. Jednocześnie informują, że zgodnie z § 8 ust. 2 rozporządzenia po rozpatrzeniu złożonego projektu organ zarządzający ruchem może: zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części bez zmian, po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag, odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek i odrzucić projekt. W związku z powyższym brak jednego z elementów projektu, wskazanych w § 5 ust. 1 rozporządzenia, nie jest podstawą do nieuzgodnienia przedłożonego projektu organizacji ruchu. Niemniej tu. Wydział stara się by uzgadniane dokumentacje spełniały określone wymogi.*

(akta kontroli str. 73, 74, 225)

2. W przypadku przedstawionego do zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu nr ITGK-RD.7221.2.2.2019 (dotyczącego wykonywania robót na ul. Wojciecha Drzymały) nie dochowano należytej staranności przy weryfikacji tego projektu w zakresie aktualności planu sytuacyjnego, gdyż w projekcie tym zaznaczono przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Wojciecha Drzymały z ul. Jakuba Kani, podczas gdy przejście to zostało faktycznie zlikwidowane.

²⁹ Projekty: ITGK-RDOM.7221.2.002.2018; ITGK-RDOM.7221.2.003.2018; ITGK-RDOM.7221.2.004.2018; ITGK-RDOM.7221.2.005.2018; ITGK-RD.7221.2.1.2019; ITGK-RD.7221.2.1.2020; ITGK-RD.7221.2.2.2020; ITGK-RD.7221.2.3.2020; ITGK-RD.7221.2.4.2020.

Naczelnik wyjaśniła, że z uwagi na dużą liczbę przedkładanych projektów czasowych organizacji ruchu, prowadzenie innych zadań wynikających z zakresów obowiązków oraz zadań dodatkowych osoby sprawdzające projekty nie zawsze są w stanie wychwycić pojedyncze braki w przedstawionym oznakowaniu istniejącym, w stosunku do obowiązującej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 73, 74, 225, 231-235, 246-259)

OCENA CZĄSTKOWA

Wydział Infrastruktury poprawnie wypełniał funkcje organu zarządzającego ruchem na drogach, w tym terminowo rozpatrywał i zatwierdzano projekty organizacji ruchu oraz prowadził ich ewidencję. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły braku należytej staranności w podejmowanych przez pracowników Wydziału działaniach związanych z weryfikacją przedkładanych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu co mogło skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

OBSZAR

2. Ocena sposobu finansowania zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

2.1 W latach 2018-2020 Wydział corocznie wnioskował o ujęcie w budżecie wydatków w kwocie 40 tys. zł (w dziale 600 *Transport i łączność*, rozdziale 60095 *Pozostała działalność*, § 4300 *Zakup usług pozostałych*), przeznaczonych na wykonanie opracowań z zakresu zarządzania ruchem na drogach. W 2018 r. w trakcie roku budżetowego, na wniosek ww. Wydziału kwota środków na ww. cel została zwiększona o 5,3 tys. zł (do kwoty 45,3 tys. zł).

(akta kontroli str. 77-113)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że *zapotrzebowanie na środki z budżetu ustala się na podstawie wykonania w latach wcześniejszych, które wynosiło odpowiednio: 2017 r. – 16 323 zł, 2018 r. – 45 247,50 zł, 2019 r. – 37 761 zł, I półrocze 2020 r. – 18 388,50 zł. Wydział zleca wykonanie projektów organizacji ruchu lub analiz w zależności od potrzeb, na bieżąco, na podstawie wniosków rozpatrzonych przez Komisję w danym roku lub reagując na powstałe zdarzenia. Liczba realizowanych projektów zmiany organizacji ruchu przez Wydział związana jest także z koniecznością zapewnienia realizacji wszystkich zadań przypisanych do Referatu Dróg. Zwiększenie liczby zlecanych lub wykonywanych projektów organizacji ruchu przez pracowników wiąże się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników. Obecnie z uwagi na długotrwałą nieobecność dwóch pracowników, odejście na emeryturę kolejnych dwóch osób oraz konieczność wprowadzenia oszczędności z uwagi na stan epidemii w Polsce, zaplanowano wydatki, w tym zakresie, na rok przyszły w wysokości 40 000 zł. Ostateczną decyzję co do wysokości środków podejmie Rada Miasta Opola.*

(akta kontroli str. 229)

2.2 W 2018 r. Wydział wydatkował całość środków zaplanowanych na wykonanie opracowań, tj. 45,3 tys. zł, w 2019 r. poniósł na ten cel wydatki w kwocie 37,8 tys. zł (94,5% zaplanowanej kwoty), a w pierwszym półroczu 2020 r. – 18,4 tys. zł (tj. 46% kwoty zaplanowanej na 2020 r.). Środki wydatkowane na opracowanie projektów organizacji ruchu ewidencjonowane były na wydzielonym koncie analitycznym 600.60095.4300. Podstawą zlecenia sporządzenia projektów organizacji ruchu, wg wyjaśnienia Naczelnika Wydziału, były zalecenia Komisji lub reakcja na powstałe zdarzenia. W 2018 r. zlecono sporządzenie 12 projektów stałej organizacji ruchu oraz dwie analizy aktualnych i proponowanych rozwiązań mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na dwóch ulicach. W 2019 r. opracowano osiem stałych i jedną czasową organizację ruchu,

a w pierwszym półroczu 2020 r. – cztery stałe i jedną czasową organizację ruchu. Opracowane stałe i czasowe organizacje ruchu zostały wprowadzone na drogach Opola.

Wynagrodzenia (brutto) pracowników Referatu Dróg oraz Naczelnik Wydziału, wyniosły łącznie w 2018 r. 418,1 tys. zł; w 2019 r. 450,3 tys. zł i w pierwszym półroczu 2020 r. 264,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 44-68c, 114-118, 229, 325-339, 375, 376)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Wydział wydatkował środki otrzymane z budżetu miasta Opola zgodnie z przeznaczeniem, na zadania związane z organizacją ruchu na zarządzanych drogach, które były ewidencjonowane na wyodrębnionym koncie analitycznym.

OBSZAR

3. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.1 W okresie objętym kontrolą Wydział opracowywał coroczne analizy bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych na terenie Opola. Analizy te przekazywane były Zastępcy Prezydenta Miasta oraz do MZD. Podstawą ich opracowania były dane statystyczne o zdarzeniach drogowych zarejestrowanych przez Policję.

W analizach tych prezentowane były dane o zdarzeniach drogowych w podziale na rodzaje i ich skutki, najczęściej występujące przyczyny, sprawców (wg rodzajów uczestników ruchu drogowego i wg grup wiekowych) oraz dzień i czas wystąpienia zdarzeń (wg poszczególnych dni tygodnia i w poszczególnych godzinach). Wymienione były również skrzyżowania i ulice, na których wystąpiło najwięcej zdarzeń drogowych. W punkcie zatytułowanym wnioski wyszczególniano zrealizowane lub planowane do realizacji działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu w szczególności niebezpiecznych miejscach wskazując, że najbardziej narażeni na niebezpieczeństwo w ruchu drogowym są piesi – niechronieni uczestnicy ruchu.

Szczegółowa analiza danych o liczbie zdarzeń drogowych za lata 2017-2019 wykazała, że najbardziej niebezpiecznym skrzyżowaniem w Opolu było skrzyżowanie ul. Luboszyckiej z ul. Nysy Łużyckiej. Trzy skrzyżowania, znajdujące się wśród 10 najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w 2017 r., zostały uznane za szczególnie niebezpieczne również w 2019 r. W 2019 r. drugim najbardziej niebezpiecznym skrzyżowaniem było skrzyżowanie ul. Wrocławskiej, ul. Niemodlińskiej i ul. Nysy Łużyckiej (w 2017 r. na miejscu szóstym), piątym – skrzyżowanie obwodnicy północnej Opola i ul. Oleskiej (w 2017 r. na miejscu drugim), a na ósmej pozycji znajdowało się skrzyżowanie obwodnicy północnej Opola z ul. Partyzancką (w 2017 r. na miejscu czwartym). Z powyższego wynikało, że w 2019 r. nastąpiła poprawa bezpieczeństwa w rejonie skrzyżowań, uznanych za najbardziej niebezpieczne w 2017 r., w związku ze zmianą miejsc w rankingu 2019 r. Z informacji zawartych w analizie wynikało również, że Opole posiadało opracowane dokumentacje techniczne budowy urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu, m.in. poprzez budowę wyniesionych przejść dla pieszych, odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu pojazdów, czy też budowę ścieżek rowerowych, które były sukcesywnie realizowane.

Nie nastąpiła natomiast poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Luboszyckiej i ul. Nysy Łużyckiej, gdyż pozostawało ono nadal skrzyżowaniem o największej liczbie zdarzeń drogowych. W analizie za 2019 r. wskazano, że na zlecenie MZD został opracowany projekt techniczny przebudowy tego skrzyżowania (w związku z wnioskiem z analizy za 2017 r.) oraz zarekomendowano jego pilną realizację wynikającą z przebudowy sąsiedniego skrzyżowania ul. Oleskiej i ul. Batalionów Chłopskich.

(akta kontroli str. 169-203)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że w 2018 r. na zlecenie MZD został opracowany projekt techniczny przebudowy ww. skrzyżowania. Do tej pory wykonano zmianę oznakowania przy włączeniu ul. Luboszyckiej do ul. Nysy Łużyckiej oraz w wydłużenie skrętu w lewo na ul. Nysy Łużyckiej. Większość zdarzeń drogowych na tym skrzyżowaniu jest spowodowane najechaniem na tył pojazdu zarówno na ul. Luboszyckiej, jak i na pasie do skrętu w lewo z ul. Nysy Łużyckiej, brak jest natomiast wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Z uwagi na geometrię skrzyżowania, dwupasową drogę wojewódzką, bocznice kolejową, bliskość skrzyżowania o ruchu okrężnym z estakadą oraz duże natężenie ruchu, poprawa bezpieczeństwa wymaga działań inwestycyjnych związanych z całkowitą przebudową układu komunikacyjnego w tym rejonie lub budową sygnalizacji świetlnej. Co roku tut. Wydział rekomenduje pilną realizację tego zadania w celu zmniejszenia liczby wypadków i kolizji drogowych. Projekt planu budżetu miasta Opola w zakresie wykonania dokumentacji i realizacji zadania w zakresie dróg publicznych wykonuje i przedkłada do akceptacji, do Wydziału Budżetu Urzędu Miasta, Dyrektor MZD.

(akta kontroli str. 230)

W okresie objętym kontrolą, w analizach nie wskazywano, że na terenie Opola wystąpiły zdarzenia drogowe spowodowane nieprawidłową organizacją ruchu.

W okresie objętym kontrolą Komenda Miejska Policji skierowała osiem wniosków o dokonanie zmian w organizacji ruchu³⁰. Zaproponowane rozwiązania zostały rozpatrzone przez Komisję, a podjęte rozstrzygnięcia w tych sprawach zostały przekazane do wiadomości Komendzie Miejskiej Policji oraz właściwym jednostkom odpowiedzialnym za wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, tj. do MZD i w jednej sprawie do Zakładu Linii Kolejowych PKP (dotyczyło oświetlenia przejazdu kolejowego).

(akta kontroli str. 340-364)

W 2018 r. Wydział w trybie § 3 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, zlecił opracowanie 10 projektów organizacji ruchu i czterech analiz z zakresu bezpieczeństwa. Z ww. opracowań, trzy dotyczyły miejsc ujętych w analizach miejsc niebezpiecznych³¹. W 2019 r. zlecono opracowanie dziewięciu projektów organizacji ruchu, z których jeden dotyczył skrzyżowania ulic Niemodlińskiej i Domańskiego, miejsca ujętego w analizie jako miejsca niebezpiecznego. W pierwszym półroczu 2020 r. sporządzono pięć projektów organizacji ruchu, w tym jednego ujętego w wykazie skrzyżowań niebezpiecznych (wydłużenie skrętu w lewo na skrzyżowaniu ulic Hallera, Niemodlińskiej i Wojska Polskiego).

(akta kontroli str. 115-118)

Ze szczegółowego wykazu podejmowanych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa dla ww. 22 najbardziej niebezpiecznych miejsc wg oceny

³⁰ W 2018 r. dwa wnioski; i po trzy wnioski w 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.

³¹ Zmiany organizacji ruchu: 1/ na obwodnicy północnej od ul. Częstochowskiej do ul. Strzeleckiej i 2/ na przejściach dla pieszych w obrębie skrzyżowania ulic Niemodlińskiej i Koszyka. Analiza poprawy bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych w rejonie skrzyżowania ulic Armii Krajowej i Fabrycznej.

Wydziału³², do dnia kontroli, na dwunastu zostały wprowadzone zmiany organizacji ruchu lub przeprowadzono analizy dotychczasowych organizacji, które nie wskazały na potrzebę zmiany. W siedmiu miejscach zaplanowano wprowadzenie zmian organizacji ruchu, przebudowę skrzyżowań/fragmentów dróg lub zmianę sygnalizacji świetlnej w związku z zaplanowanym wprowadzeniem Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Opolu. W dwóch miejscach trwało wprowadzenie takich zmian, w związku z przebudową układu komunikacyjnego w rejonie Dworca Opole Wschód (skrzyżowanie ul. Bohaterów Monte Cassino i Oleskiej oraz estakada nad rondem Konstytucji 3 Maja).

(akta kontroli str. 369, 370)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że dane zawarte w analizach bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych na terenie miasta Opola wskazują, że *zaistniałe zdarzenia nie wynikały z nieprawidłowej organizacji ruchu, sygnalizacji lub urządzeń bezpieczeństwa. Jak wskazuje Policja przyczynami wypadów ze skutkiem śmiertelnym były: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, nieostrożne wejście pieszego na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu pociągu na przejeździe kolejowym, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, zaśnięcie kierowcy, zjechanie na przeciwny pas ruchu. Według ustaleń Policji przyczynami pozostałych zdarzeń drogowych w latach 2015-2019 było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niezachowanie odstępu za poprzedzającym pojazdem, nieprawidłowe cofanie. (...) Miasto Opole od wielu lat podejmuje działania na rzecz niechronionych użytkowników dróg, tj. pieszych i rowerzystów. Jako przykłady takich inwestycji składająca wyjaśnienia wskazała m. in. budowę wyniesionych przejść dla pieszych przez ulice: Krzanowicką, Książąt Opolskich, Szarych Szeregów, Dobrzańską, wykonanie tzw. aktywnego przejścia dla pieszych przy ul. Ozimskiej, wykonanie przejścia podziemnego pod jezdnią ul. Niemodlińskiej oraz na przedłużeniu ul. Licealnej. Według złożonych wyjaśnień, procedowana jest dokumentacja dla Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Opolu, w ramach którego zaprojektowane zostaną nowe programy sygnalizacji świetlnej na prawie 50 skrzyżowaniach w mieście. Wybudowane zostały drogi rowerowe i pieszo-rowerowe przy ul. Sosnkowskiego, ul. Witosa, ul. Ozimskiej, ul. Katowickiej, ul. Sołtysów. Budowane są drogi pieszo-rowerowe przy ul. Tysiąclecia, ul. Grudzieńskiej, ul. Pużaka, ul. Morcinka, ul. Krapkowickiej. Od 2016 r. realizowane jest nowe oświetlenie ulic w technologii LED. W obszarach przejść dla pieszych budowane jest nowe oświetlenie według zasad rekomendowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wykonywane jest centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym Opole – Wschód Opole Główne. Wykonane jest centrum przesiadkowe Opole Grotowice. Do wykonania zaplanowane jest centrum przesiadkowe Opole Zachodnie. We wszystkich realizacjach powstają nowe chodniki i drogi rowerowe. Wprowadza się strefy zamieszkania, w których obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h, wprowadza się strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h. Na nowo projektowanych drogach gminnych projektuje się elementy spowalniające ruch, takie jak: progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, wyniesione tarcze skrzyżowań. Wykonana jest dokumentacja na przebudowę skrzyżowania ul. Katowickiej z ul. Ozimskiej oraz ul. Prószkowskiej z ul. Mehla wraz z budową sygnalizacji świetlnej. W trakcie procedowania jest przebudowa skrzyżowania ul. Oleskiej z ul. Chabrów. Na przejściach dla pieszych*

³² Wykaz tych miejsc zawarto w aktach kontroli na str. 369, 370.

wykonywane są pasy ostrzegawcze koloru żółtego z wypustkami, które są ułatwieniem dla osób niewidomych i niedowidzących.

(akta kontroli str. 368-371)

3.2 W 12 z 16 analizowanych przypadków pracownicy Wydziału przeprowadzili kontrole wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, zgodnie z wymogiem wynikającym z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu. W ośmiu przypadkach wprowadzona organizacja była zgodna z zatwierdzonym projektem, natomiast w czterech - pracownicy Wydziału wnieśli uwagi do wprowadzonej organizacji ruchu. W dwóch przypadkach, po powtórным zgłoszeniu pracownicy ww. Wydziału stwierdzili usunięcie niezgodności w stosunku do projektu i wprowadzenie organizacji zgodnie z zatwierdzonym projektem. W pozostałych dwóch - wprowadzający organizację nie zmienili oznakowania dróg w związku z uwagami po kontroli pracowników Wydziału. W odniesieniu do projektu dotyczącego ul. Niemodlińskiej (nr ITGK-RDOM.722.1.2.2018) podmiot wprowadzający stałą organizację ruchu nie uwzględnił zmian wskazanych w protokole z kontroli Wydziału z 21 sierpnia 2019 r., w którym zwrócono uwagę na wykonanie na całej długości ścieżki rowerowej o szerokości 2,5 m, a nie – jak założono w projekcie – o szerokości 3 m (jedynie z miejscowymi przewężeniami do 2,5 m) oraz na braki w oznakowaniu odcinka drogi. Podmiot wprowadzający organizację (tj. MZD), 5 września 2019 r. przedstawił swoje stanowisko w związku z uwagami Wydziału i odmówił wprowadzenia zmian dotyczących m.in. oznakowania pionowego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną oraz odmówił dostosowania szerokości ścieżki rowerowej projektu. Po upływie terminu wprowadzenia projektu stałej organizacji ruchu (15 stycznia 2020 r.), projekt organizacji ruchu utracił ważność.

(akta kontroli str. 206-211, 371)

W przypadku natomiast projektu dotyczącego odcinka drogi krajowej nr 94c – obwodnicy północnej Opole (nr ITGK-RD.7221.1.6.2019), po otrzymaniu zawiadomienia o wprowadzeniu od 15 kwietnia 2019 r. stałej organizacji ruchu³³, pracownik Wydziału przeprowadził 18 kwietnia 2019 r. kontrolę stwierdzając, że organizacja ruchu nie została wprowadzona. W piśmie z 10 maja 2019 r. podmiot wprowadzający organizację ruchu poinformował o wprowadzeniu organizacji w dniu następnym po kontroli Wydziału. W związku z tym powiadomieniem pracownicy Wydziału 22 maja 2019 r. przeprowadzili ponowną kontrolę stwierdzając, że oznakowanie zostało wprowadzone niezgodnie z projektem, bowiem znaki B-25 *zakaz wyprzedzania* i B-27 *koniec zakazu wyprzedzania* zostały zamontowane w innych miejscach niż przewidziano w projekcie, co spowodowało skrócenie linii P-4 *linia podwójna ciągła* i przesunięcie linii P-6 *linia ostrzegawcza*, a ponadto tarcza jednego ze znaków B-27 oderwała się od słupka. Wydział zobowiązał podmiot wprowadzający organizację ruchu do wprowadzenia do 30 czerwca 2019 r. zmian w oznakowaniu i powiadomienia o tym Wydziału. W związku z brakiem informacji od o dostosowaniu organizacji do zatwierdzonego projektu, pracownik Wydziału dwukrotnie wystąpił do MZD (jako jednostki zarządzającej drogami) o potwierdzenie wprowadzenia wymaganych zmian. Jednostka ta potwierdziła wprowadzenie organizacji ruchu zgodnie z projektem, a pracownicy Wydziału nie dokonali kolejnej kontroli w tym zakresie.

(akta kontroli str. 212-221)

W czterech przypadkach pracownicy Wydziału nie przeprowadzili kontroli, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, gdyż podmioty

³³ W związku z wprowadzeniem preselekcji wagowej pojazdów.

wprowadzające stałą organizację ruchu nie przekazały informacji o wprowadzeniu oznakowania wg zatwierdzonej organizacji ruchu. Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że zgodnie z § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Informację o wprowadzeniu organizacji ruchu ma obowiązek przekazać jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację. Przy braku zawiadomienia organu zarządzającego ruchem do dnia utraty ważności zatwierdzonego projektu, Wydział informuje o tym fakcie zarząd drogi (tj. MZD).

(akta kontroli str. 226)

3.3 W okresie objętym kontrolą pracownicy Referatu Dróg przeprowadzili pięć kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach Miasta Opola. Zgodnie z przepisem § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem takie kontrole powinny być przeprowadzane co najmniej raz na sześć miesięcy. Ustalenia z kontroli dróg dokumentowano w protokołach z 4 stycznia 2018 r.³⁴, z 3 września 2018 r. (dotyczący pierwszego półrocza 2018 r.), z 9 lipca 2019 r. (dotyczący pierwszego półrocza 2019 r.), z 7 stycznia 2020 r. (zawierający opis ustaleń za drugie półrocze 2019 r.) oraz z 31 lipca 2020 r. (dotyczący pierwszego półrocza 2020 r.). Ponadto protokołem z 21 marca 2019 r. udokumentowano ustalenia kontroli obejmujące prawidłowość zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania sygnalizacji świetlnej w ciągu dróg publicznych na terenie Opola w zakresie obsługi przejazdów rowerowych, a więc nie była to kontrola, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

W protokołach z przeglądów dróg zaprezentowano ogólne ustalenia z przeprowadzonych kontroli w podziale m.in. na: 1/ oznakowanie pionowe i poziome; 2/ sygnalizację świetlną; 3/ urządzenia bezpieczeństwa ruchu; 4/ roboty prowadzone w pasie drogowym; 5/ zieleń w pasie drogowym; 6/ bezpieczeństwo pieszych; 7/ wprowadzenie stałej organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów. W protokołach podawano przykładowe miejsca stwierdzonych nieprawidłowości. Nie uwzględniono w nich natomiast pełnych informacji o stanie oznakowania dróg, poprzez wskazanie numeru drogi objętej przeglądem oraz wskazanie stanu oznakowania pionowego i poziomego tej drogi, jak też o funkcjonowaniu urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności miejsc z uszkodzonymi lub zniszczonymi znakami wymagającymi naprawy lub wymiany. Protokoły z ww. kontroli były przekazywane do MZD, który informował Wydział o działaniach podjętych w celu usunięcia nieprawidłowości w oznakowaniu dróg stwierdzonych w trakcie kontroli, w szczególności w miejscach, wskazanych jako przykładowe miejsca stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu.

W Wydziale nie opracowano zasad, metodyki lub procedury przeprowadzania kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str. 138-162)

³⁴ W którym zawarto uwagi do oznakowania stałych organizacji ruchu dla 67 ulic oraz do oznakowania robót prowadzonych na siedmiu ulicach, jak również do oznakowania robót na pięciu ulicach, na których robót nie prowadzono. W żadnym przypadku nie podano, w ciągu jakiej drogi znajdowały się skontrolowane ulice.

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

1. Kontrola prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych Prezydentowi, udokumentowana protokołem z 9 lipca 2019 r., została przeprowadzona po upływie sześciu miesięcy (10 miesięcy i 9 dni), od zakończenia poprzedniej kontroli (przeprowadzonej od 4 lipca do 30 sierpnia 2018 r. i udokumentowanej protokołem z 3 września 2018 r.). Powyższe stanowiło naruszenie obowiązku wynikającego z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str. 138-162)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że za kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, uznała kontrolę udokumentowaną protokołem z 21 marca 2019 r., w zakresie prawidłowości wykonania, zastosowania, funkcjonowania i utrzymania urządzeń sygnalizacji świetlnej w ciągu dróg publicznych na terenie Opola, w zakresie obsługi przejazdów dla rowerzystów.

(akta kontroli str. 225)

Nie sposób uznać, że organ zarządzający ruchem w tym przypadku przestrzegał przepisów dotyczących częstotliwości przeprowadzania kontroli dróg w zakresie określonym w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia, bowiem w protokole z 21 marca 2019 r. opisano jedynie sygnalizację świetlną na dziewięciu skrzyżowaniach dróg i dwie sygnalizacje dla pieszych i rowerzystów a kontrolą nie objęto wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach, dla których organem zarządzającym ruchem był Prezydent Miasta.

2. W okresie objętym kontrolą nierzetelnie sporządzano protokoły z kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, gdyż jedynie przykładowo wskazano w nich stwierdzone nieprawidłowości. W protokołach z kontroli dróg przeprowadzonych 3 września 2018 r., 9 lipca 2019 r. oraz 7 stycznia 2020 r. i 31 lipca 2020 r. podawano ogólne informacje z przeprowadzonych kontroli w podziale m.in. na: oznakowanie pionowe i poziome; sygnalizację świetlną; urządzenia bezpieczeństwa ruchu; roboty prowadzone w pasie drogowym; zieleni w pasie drogowym; bezpieczeństwo pieszych, jedynie z przykładowym wskazaniem miejsc stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu.

(akta kontroli str. 138-162)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że kontrole półroczne obejmują wszystkie drogi publiczne w Opolu (...) rozporządzenie nie wskazuje formy przeprowadzenia kontroli oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kontrolę. W razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie, wymiany zniszczonych i uszkodzonych znaków, naprawy wadliwie działającej sygnalizacji lub ustawienia oznakowania zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu. W Opolu większość ww. nieprawidłowości zgłaszane jest na bieżąco do MZD przez Straż Miejską, Policję, pracowników Wydziału oraz mieszkańców, który w ramach bieżącego utrzymania wymienia lub naprawia oznakowanie, sygnalizację świetlną oraz urządzenia bezpieczeństwa.

(akta kontroli str. 225)

NIK nie podziela stanowiska Naczelnik Wydziału zawartego w ww. wyjaśnieniach. Protokoły z kontroli stanowią jedyny dowód, świadczący o objęciu kontrolą nadzorowanych dróg. Kontrola i nadzór nad organizacją ruchu stanowi obowiązek

organu zarządzającego ruchem. Nie można zatem uznać, że jest on realizowany z uwagi na to, że organ zarządzający drogami – MZD, przyjmował od Policji i od Straży Miejskiej oraz mieszkańców zgłoszenia o nieprawidłowościach i je usuwał. Wskazanie w ww. protokołach jedynie przykładów miejsc lokalizacji nieprawidłowości na drogach, uniemożliwia organowi zarządzającemu drogami (MZD), wywiązanie się, w oparciu o zapisy w nich zawarte, z obowiązku o których mowa w § 12 ust. 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj., wymiany zniszczonych i uszkodzonych znaków, naprawy wadliwie działającej sygnalizacji lub ustawienia oznakowania zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu. Ponadto przyjęty w Wydziale sposób sporządzania protokołów, może utrudniać również Wojewodzie Opolskiemu sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych położonych na terenie Opola, do którego jest ten organ zobowiązany na podstawie art. 10 ust. 2 pkt 4 Prawo o ruchu drogowym.

W konsekwencji, z uwagi na niekompletny opis ustaleń zawartych w protokołach kontroli, odpowiedzi podmiotu zobowiązanego do ich usunięcia, tj. MZD, miały także charakter ogólny, a relacje o podejmowanych działaniach na rzecz ich usunięcia odnosiły się jedynie do przykładów wskazanych w protokołach. W odpowiedzi na uwagi zawarte w protokole z 9 lipca 2019 r., dotyczące nieprawidłowości w oznakowaniu i zabezpieczeniu robót prowadzonych w pasie drogowym, Dyrektor MZD ograniczyła się do odpowiedzi, że MZD wraz z Policją przeprowadza kontrolę zastosowanego oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa w czasie prowadzonych robót. Powyższe świadczy o ignorowaniu zaleceń organu zarządzającego ruchem, a przy bierności tego organu w ich egzekwowaniu, mogło mieć wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że przyjmowano relacje MZD o sposobie wykonania uwag zawartych w protokołach kontroli i dalszej korespondencji w tym zakresie nie prowadzono.

(akta kontroli str. 371)

3. Nieprzeprowadzenie w pierwszym półroczu 2018 r. kontroli oznakowania części dróg podległych Prezydentowi jako organowi zarządzającego ruchem na terenie Opola. Z zapisów zawartych w protokole z 3 września 2018 r. wynikało, że kontrolą nie objęto dróg publicznych przejętych z dniem 1 stycznia 2017 r. W protokole nie wskazano przyczyn nieobjęcia kontrolą tych dróg.

(akta kontroli str. 142, 143)

Naczelnik Wydziału wyjaśniła, że nieobjęcie kontrolą dróg z terenu przyłączonego do Opola od 1 stycznia 2017 r., wynikało z tego, że *osoba prowadząca kontrolę prowadziła dużą liczbę spraw, a brak kompletnej dokumentacji dodatkowo utrudniał przeprowadzenie kontroli. Należy zaznaczyć, że przy dużej sieci dróg publicznych prowadzenie kontroli jest czasochłonne, wymaga uwagi i skupienia na temacie. Jednocześnie osoby prowadzące kontrole wykonują także pozostałe czynności wynikające z obowiązków służbowych oraz zastępstw.*

(akta kontroli str. 371)

OCENA CZĄSTKOWA

Wydział nie wywiązywał się w pełni z obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem, bowiem nie wykonywano w okresie objętym kontrolą systematycznie, co najmniej raz na sześć miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania na wszystkich drogach znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto nie sporządzano w pełni rzetelnie dokumentacji z tych kontroli, co skutkowało brakiem wskazywania MZD wszystkich miejsc, w których np. znaki zostały uszkodzone lub zniszczone, a tym samym wymagały naprawy lub wymiany.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Podjęcie działań organizacyjnych zapewniających przeprowadzenie kontroli dróg, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, z częstotliwością i w szczególności określonej w tym przepisie, jak również zapewniających sporządzanie dokumentacji w sposób umożliwiający wskazanie miejsc, w których wymagana jest wymiana lub naprawa znaków albo zmiana organizacji ruchu.

2. Rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, w których uwzględniono wszystkie elementy wyszczególnione w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a w szczególności wprowadzających rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Opolu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Opole, 18 grudnia 2020 r.

Kontroler

Zbigniew Łupicki
Główny specjalista kontroli państwowej



podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor



podpis
Iwona Zyman

