



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.01.2020

Piotr Calbecki  
Marszałek  
Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Urząd Marszałkowski  
Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Pl. Teatralny 2  
87-100 Toruń

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I.

### I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu <sup>1</sup> , Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Całbecki – Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego <sup>2</sup> , od 24 listopada 2006 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2020 (do dnia zakończenia kontroli <sup>3</sup> ), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Grzegorz Piotrowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LBY/86/2020 z 18 maja 2020 r.

(akta kontroli str. 1)

---

<sup>1</sup> Dalej: „Urząd”.

<sup>2</sup> Dalej: „Marszałek Województwa”; Województwo Kujawsko-Pomorskie – dalej: „Województwo”.

<sup>3</sup> Tj. 10 września 2020 r.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Marszałka Województwa w zakresie pozyskiwania danych o wypadkach drogowych i prowadzenia analiz dotyczących zdarzeń drogowych. W ocenie NIK czynności Urzędu w zakresie eliminowania wypadków na przejściach dla pieszych miały jednak ograniczoną skuteczność, gdyż między rokiem 2016 a 2019 rosła liczba zdarzeń z udziałem pieszych na drogach wojewódzkich, w tym mających miejsce na przejściach dla pieszych.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przygotowanie organizacyjne Urzędu do wykonywania powierzonych zadań w zakresie zarządzania ruchem drogowym, w tym zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>6</sup>, a także podejmowane działania służące: rzetelnemu rozpatrzeniu wniosków dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowej weryfikacji i zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu oraz inicjowaniu działań promocyjnych w zakresie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Stwierdzone nieprawidłowości, polegające na nieterminowym przeprowadzeniu kontroli realizacji projektów organizacji ruchu, nie miały istotnego wpływu na ocenę.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>7</sup> kontrolowanej działalności

### OBSZAR

### 1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych

#### Opis stanu faktycznego

1. W kontrolowanym okresie zadania związane z zarządzaniem ruchem drogowym oraz BRD realizowały w Urzędzie następujące wydziały: do 31 stycznia 2020 r. Wydział Infrastruktury Drogowej<sup>8</sup>, a następnie Wydział Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>9</sup>. Wśród przydzielonych ww. komórkom organizacyjnym zadań znajdowały się m.in.: rozpatrywanie projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian tych projektów; prowadzenie kontroli zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych; sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego; współpraca w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach; udział w komisjach BRD w terenie.

(akta kontroli str. 2-61)

Zadania związane z zarządzaniem ruchem i BRD miało przydzielone: siedem osób na 1 stycznia 2016 r., oraz po pięć na 1 stycznia lat 2017-2019 oraz pięć na 30 czerwca 2020 r.<sup>10</sup> Analiza danych o zatrudnieniu wskazuje na znaczący poziom rotacji osób wykonujących ww. obowiązki, dwie osoby przestały wykonywać te zadania<sup>11</sup> w 2016 r., trzy osoby w 2017 r., jedna w 2018 r. i trzy w 2019 r. Jednocześnie zapewniono jednak uzupełnienie stanu kadrowego – pracę w ww.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dalej: „BRD”.

<sup>7</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>8</sup> Wydział Infrastruktury Drogowej działał w ramach: do 31 stycznia 2017 r. – Departamentu Inwestycji i Infrastruktury Drogowej, następnie (do 31 grudnia 2018 r.) w ramach Departamentu Infrastruktury Drogowej i Bezpieczeństwa Ruchu, dalej (do 31 stycznia 2020 r.) w ramach Departamentu Infrastruktury i Transportu.

<sup>9</sup> Wydział Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działał w Departamencie Infrastruktury Drogowej. Wskazane wyżej wydziały w dalszej części wystąpienia będą zwane: „wydziałem odpowiedzialnym za organizację ruchu i BRD”.

<sup>10</sup> W tych liczbach uwzględniono także osobę kierującą ww. wydziałem.

<sup>11</sup> Dane dotyczące zwiększeń i zmniejszeń zatrudnienia obrazują zarówno odejścia z pracy oraz zatrudnienie nowych pracowników, jak i przesunięcia wewnątrz Urzędu.

zakresie` podjęły dwie osoby w 2016 r., trzy w 2017 r., jedna w 2018 r., jedna w 2019 r. i dwie w 2020 r. (do 30 czerwca).

(akta kontroli str. 62-64)

Pracownikom pisemnie powierzano obowiązki związane z zarządzaniem organizacją ruchu i/lub z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w jednym z trzech poniższych zakresów:

a) zadania obejmujące merytoryczne rozpatrywanie spraw<sup>12</sup> dotyczących zarządzania ruchem i BRD, w tym: rozpatrywania projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących ich zmian pod względem formalnym i merytorycznym; uczestnictwo w terenowych komisjach BRD; prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeń BRD;

Osób wykonujących powyższe czynności było: trzy – 1 stycznia 2016 r., dwie – 1 stycznia 2017 r., po trzy – 1 stycznia 2018 r. i 1 stycznia 2019 r.<sup>13</sup> oraz pięć 30 czerwca 2020 r. Do 29 sierpnia 2017 r. zatrudniono audytora BRD.

b) zadania pomocnicze związane m.in. ze: współpracą w przedmiocie BRD; prowadzeniem spraw w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich; prowadzeniem rejestru projektów organizacji ruchu. Takie zadania wykonywały trzy osoby na dzień 1 stycznia 2016 i dwie na 1 stycznia 2017 r.<sup>14</sup>;

c) zadania polegające na nadzorze nad inwestycjami drogowymi, w tym m.in. współpracą z samorządami lokalnymi w zakresie realizacji zadań drogowych poprawiających BRD na drogach wojewódzkich. W tej grupie znajdował się jeden pracownik 1 stycznia lat 2016 i 2017 oraz dwóch na 1 stycznia lat 2018 i 2019<sup>15</sup>.

(akta kontroli str. 62-77)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej w odniesieniu do zatrudnienia audytora BRD wyjaśnił, że miejsce osoby legitymującej się ww. uprawnieniami zajął pracownik posiadający dyplom inżyniera ruchu drogowego oraz budownictwa. Osoba ta, ze względów osobistych, nie mogła uzyskać uprawnień audytora, a ostatecznie zmieniła miejsce pracy. Aktualnie jeden z pracowników jest przygotowywany do uzyskania uprawnień audytora BRD. W analizowanym okresie nie zaistniała sytuacja wymagająca opinii takiego specjalisty<sup>16</sup>.

(akta kontroli str. 378-379)

W okresie objętym kontrolą pracownicy wydziału odpowiedzialnego za organizację ruchu i BRD uczestniczyli w odpowiednich szkoleniach<sup>17</sup>.

(akta kontroli str. 78-84)

Marszałek Województwa zarządzał (na 1 stycznia wskazanych lat) ruchem na drogach o długości: 1 736,5 km w 2016 r., 1 741,6 km w 2017 r. 1 694,1 km w 2018 r. i 1 698,8 km w 2019 r. Na dzień 30 czerwca 2020 r. długość tych dróg wynosiła 1 699,6 km, w tym na 1 stycznia lat 2016-2019 w obszarze zabudowanym było to odpowiednio: 252,7 km, 257,8 km, 245,0 km, 251,7 km, a na 30 czerwca 2020 r. 249,9 km.

<sup>12</sup> W tym naczelnika wydziału odpowiedzialnego za organizację ruchu i BRD.

<sup>13</sup> Dwóm dodatkowym pracownikom powierzono te czynności 2 stycznia 2019 r.

<sup>14</sup> Pracownicy o ww. zakresach czynności pracowali w wydziale odpowiedzialnym za organizację ruchu i BRD do 31 grudnia 2017 r.

<sup>15</sup> Zakresy te obowiązywały do 1 stycznia 2019 r., od 2 stycznia 2019 zostały zmienione na merytoryczne rozpatrywanie spraw odpowiednie do wskazanego wyżej (lit. a). W związku ze zmianami organizacyjnymi, takich zadań nie przydzielano w kolejnym okresie pracownikom wydziału odpowiedzialnego za organizację ruchu i BRD.

<sup>16</sup> Np. konieczność zakwestionowania przedłożonego Urzędowi audytu BRD.

<sup>17</sup> Np. w zakresie stałej i tymczasowej organizacji ruchu, bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, praktycznych zagadnień BRD, stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego (szkolenie zorganizowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Na wymienionej sieci dróg w obszarze zabudowanym na 1 stycznia lat 2016-2019 znajdowało się odpowiednio: 1 068, 1 086, 1 074, 1 087 przejść dla pieszych, a na 30 czerwca 2020 r. – 1 076<sup>18</sup>. Poza obszarem zabudowanym, na 1 stycznia lat 2016-2019 było to odpowiednio: 111, 116, 117, 133, a na 30 czerwca 2020 r. – 133. Liczba wybudowanych i zmodernizowanych przejść dla pieszych wynosiła: 10 w 2017 r., 7 w 2018 r., 31 w 2019 r., a w pozostałych latach nie podejmowano takich działań. Liczba przejść dla pieszych wyposażonych w dedykowane oświetlenie rosła w okresie kontrolowanym z 203 na 1 stycznia 2016 r. do 262 na 30 czerwca 2020 r. Zlikwidowano ogółem pięć przejść w całym ww. okresie.

(akta kontroli str. 228, 245-249, 492)

W Urzędzie znajdowała się baza projektów organizacji ruchu, która pozwalała na zidentyfikowanie odpowiedniej dokumentacji, w tym dotyczącej przejść dla pieszych. Prowadzono ewidencję spraw związanych ze zmianami organizacji ruchu – wnioskami i petycjami ich dotyczącymi. Gromadzono także dane w zakresie wypadkowości uzyskane z Komendy Wojewódzkiej Policji<sup>19</sup>.

(akta kontroli str. 379, 500-501)

W dniu 12 stycznia 2018 r. zostało sporządzone sprawozdanie z realizacji zadania audytowego na temat „ocena wybranych mechanizmów kontrolnych umożliwiających realizację celów województwa w obszarze dróg wojewódzkich oraz transportu zbiorowego”. Objęto nim m.in. proces oraz dokumentację działań w zakresie zatwierdzania i kontroli organizacji ruchu, a także strukturę organizacyjną komórek w audytowanym obszarze. Stwierdzono przypadki nieterminowego przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Wskazano przy tym na problemy kadrowe, znaczące obciążenie pracą i ryzyko powtórzenia się stwierdzonego stanu także po przeprowadzeniu audytu. Zauważono zasadność zmiany sposobu rejestrowania prowadzonych kontroli.

(akta kontroli str. 380-431)

2. W wydziale Urzędu odpowiedzialnym za zarządzanie ruchem i BRD rozpatrywano wnioski i uwagi dotyczące organizacji oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba takich spraw wyniosła 193 w 2016 r., 123 w 2017 r., 146 w 2018 r., 135 w 2019 r. i 43 do 30 kwietnia 2020 r. Bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych dotyczyło: w 2017 r. 27 spraw, w 2018 r. – 22, w 2019 r. – 53, a w I połowie 2020 r. 13 spraw<sup>20</sup>.

(akta kontroli str. 85-99)

Badanie sposobu wykonania powyższych wniosków i uwag przeprowadzono względem wszystkich 27 spraw prowadzonych w 2017 r. W tej grupie:

- a) jedna sprawa zawierała wniosek o uzupełnienie oznakowania przejść dla pieszych. Została ona rozpatrzona pozytywnie;
- b) 26 spraw zawierało wnioski o utworzenie przejścia (lub przejść dla pieszych), przy czym rozpatrzono je w następujący sposób:

<sup>18</sup> Dane o liczbie przejść dla pieszych obrazują przejścia w ciągu głównym drogi lub pasie drogi wojewódzkiej wraz z przejściami w obrębie skrzyżowań z drogami niższej kategorii. Analiza dla wybranej jednej drogi nr DW240 wskazuje, że na ogółem 81 przejść dla pieszych, w pasie głównym drogi znajdowało się 48 przejść dla pieszych, a gmina i powiat zarządzała 33 przejściami w obszarze skrzyżowania z drogą wojewódzką.

<sup>19</sup> W Urzędzie prowadzono także rejestry kontroli prowadzonych w zakresie: zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu; prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>20</sup> W związku ze sposobem prowadzenia rejestru za 2016 r. (papierowy) odstąpiono od sumowania spraw dotyczących przejść dla pieszych za ten rok. W odniesieniu do pozostałych, zliczając sprawy, kierowano się opisem w rejestrach wskazujących bezpośrednio na przejście dla pieszych, lub na oznakowanie D-6, P-10.

- jedną rozpatrzono pozytywnie, przychylając się do potrzeby utworzenia przejścia dla pieszych;
- jedną przekazano do zarządcy drogi krajowej, w związku z planowaną przez ten organ przebudową pobliskiego skrzyżowania;
- 12 rozpatrzono pozytywnie, pod warunkiem spełnienia przez wnioskodawcę lub właściwą gminę wymagań, w szczególności w zakresie zapewnienia odpowiedniej infrastruktury wokół przejścia dla pieszych, tj. głównie budowy chodnika (lub obniżenia krawężnika istniejącego chodnika; ogółem 9 spraw<sup>21</sup>) oraz zapewnienie oświetlenia (8 przypadków); jeden warunek dotyczył likwidacji innego przejścia dla pieszych na tym samym skrzyżowaniu;
- 12 rozpatrzono negatywnie, wskazując jako główny powód: argumenty w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (siedem przypadków); brak potwierdzonych potrzeb utworzenia przejścia dla pieszych (dwa przypadki); oba powyższe powody (trzy przypadki).

W toku rozpatrywania ww. spraw podejmowano m.in. następujące czynności: w 14 organ zarządzający ruchem organizował spotkanie komisji BRD, która rozpatrywała wnioski w terenie<sup>22</sup>, w czterech opracowano lub zlecono Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy<sup>23</sup> opracowanie analizy warunków na drodze<sup>24</sup>, w trzech zlecono ww. jednostce wykonanie pomiaru ruchu na drodze i ruchu pieszego w miejscu planowanego przejścia. W toku rozpatrywania spraw wykorzystywano także wyniki spraw, analiz i komisji BRD z poprzednich lat, dotyczących w szczególności możliwości i warunków niezbędnych do utworzenia przejścia dla pieszych w tej samej lokalizacji.

Komisje BRD odbywały się z udziałem pracowników Urzędu, przedstawicieli Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy, ZDW, a także po zawiadomieniu i umożliwieniu udziału wnioskodawcy oraz innych podmiotów zaangażowanych (np. właściwych jednostek samorządu). W toku prac w szczególności analizowano: informacje o zdarzeniach na odcinku drogi; dane o natężeniu ruchu wynikające z pomiaru ruchu; natężenie ruchu pieszego; lokalizację przejścia dla pieszych, z uwzględnieniem jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w szczególności geometrię drogi, ograniczenia widoczności, infrastrukturę służącą ruchowi pieszych); oświetlenie oraz istniejącą organizację ruchu.

W pismach skierowanych do wnioskodawców, w których wskazywano na pozytywną ocenę możliwości utworzenia przejścia dla pieszych, oprócz ustalenia warunków utworzenia przejścia, określano także podmiot, który powinien opracować projekt organizacji ruchu (tj. ZDW lub wnioskodawca<sup>25</sup>).

W jednej ze spraw rozpatrzonych negatywnie zwrócono się do właściwej jednostki Policji o zwiększenie nadzoru nad odcinkiem drogi.

Spośród 12 spraw z 2017 r., w których wskazano na niezbędne do spełnienia przez jednostkę samorządu terytorialnego warunki do utworzenia przejścia,

<sup>21</sup> W jednej sprawie mogło być kilka wymagań. Dla utworzenia przejścia Urząd wymagał: obustronnych chodników z ich obniżeniem w miejscu przejścia dla pieszych, bezpiecznego dojścia do przejścia dla pieszych, zapewnienia oświetlenia przejścia dla pieszych, w zależności od warunków na drodze, jednostronnego lub obustronnego.

<sup>22</sup> Z udziałem pracowników Urzędu, przedstawicieli Komendy Wojewódzkiej Policji, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy (w tym właściwego Rejonu Dróg Wojewódzkich), a także po zawiadomieniu o terminie wnioskodawcy i ew. innych podmiotów zaangażowanych (właściwych jednostek samorządu).

<sup>23</sup> Dalej: „ZDW”.

<sup>24</sup> Z uwzględnieniem w szczególności natężenia ruchu, wpływu lokalizacji proponowanego przejścia na bezpieczeństwo, obecnej organizacji ruchu.

<sup>25</sup> Będący jednostką samorządu terytorialnego - takie ustalenie zawarto w trzech badanych sprawach.

tj. wybudowanie lub dostosowanie chodnika oraz zapewnienie oświetlenia, do dnia badania (tj. 26 sierpnia 2020 r.):

- w pięciu przypadkach, po spełnieniu warunków, przejścia dla pieszych zostały wyznaczone zmienioną organizacją ruchu;
- w sześciu wskutek niewykonania prac obejmujących dojście lub oświetlenie, przejścia dla pieszych nie powstały;
- w jednym – odcinek drogi przekazano innemu zarządcy.

W jednej sprawie dotyczącej uzupełnienia oznakowania przejść dla pieszych o m.in. znaki aktywne, którą rozpatrzono pozytywnie, nie wprowadzono zmian organizacji ruchu. W tym przypadku gmina doświetliła odcinki dróg, co zwiększyło widoczność na przejściach dla pieszych.

(akta kontroli str. 86-112, 467, 493)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej podał, że organ zarządzający ruchem nie zdiagnozował w latach 2016-2020 przejść dla pieszych charakteryzujących się wzmożoną wypadkowością z udziałem pieszych, pod kątem potrzeby zainstalowania fotoradaru. Podjęto natomiast działania związane z lokalizowaniem „fotoradarów edukacyjnych” – radarowych wyświetlaczy prędkości. Dzięki współpracy z lokalnymi samorządami, stowarzyszeniami i ochotniczymi strażami, zlokalizowano je w pięciu gminach przy drogach wojewódzkich nr 240, 258, 270, 560.

Organ zarządzający ruchem każdorazowo zwracał się z wnioskami dotyczącymi zwiększenia nadzoru Policji nad odcinkiem drogi, na którym zlokalizowane jest przejście dla pieszych, jeśli nie można było w inny sposób (np. poprzez zmianę oznakowania, przeprowadzenie działań inwestycyjnych) poprawić bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w liczbie od kilku do kilkunastu rocznie. Organ zarządzający ruchem zwracał się także o podjęcie działań do innych organów odpowiedzialnych za nadzór i przestrzeganie prawa na drogach, tj. straży gminnych i Straży Pożarnej.

(akta kontroli str. 435,456-460, 468-479)

3. W okresie objętym kontrolą pozyskiwano dane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy zawierające informacje o zdarzeniach drogowych (wypadkach i kolizjach), które miały miejsce na drogach wojewódzkich w latach 2016-2019<sup>26</sup>. Uzyskane dane nie obejmowały miejsca wypadku określonego według elementów drogi (np. „przejście dla pieszych”). Zapewniono także dostęp do portalu internetowego<sup>27</sup> zawierającego dane o BRD i analizy w tym zakresie.

Analiza danych statystycznych o zdarzeniach drogowych, jakie Urząd otrzymał z Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy, wykazała, że wypadków polegających na najejchaniu na pieszego na drogach wojewódzkich<sup>28</sup> było po 33 w 2016 i 2017 r., 20 w 2018 r. i 37 w 2019 r.<sup>29</sup>, z czego wskutek nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych 8 w 2016 r., 16 w 2017 r.,

<sup>26</sup> Ich zakres obejmował: godzinę i lokalizację zdarzenia (adres, pierzacz, dane GPS, nr drogi, skrzyżowanie), rodzaj zdarzenia, oświetlenie, warunki atmosferyczne i ich wpływ na jeźdźnię (np. sucha, mokra, zanieczyszczona), zachowanie kierującego lub pieszego i inne przyczyny wypadku, obszarze zabudowanym/niezabudowanym, liczbę ofiar (danych o liczbie ofiar nie uzyskano w odniesieniu do roku 2017).

<sup>27</sup> Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego .

<sup>28</sup> Z wyłączeniem odcinków na terenie miast na prawach powiatu.

<sup>29</sup> Ogółem w okresie lat 2016-2019 stwierdzono 123 wypadki polegające na najejchaniu na pieszego. Dla porównania, wypadków polegających na najejchaniu na drzewo było w tym okresie 87, w tym: 16 w 2016 r., 24 w 2017 r., 25 w 2018 r., 22 w 2019 r. Wypadków polegających na zderzeniu bocznym pojazdów było w tym okresie 179, i tak: 52 w 2016 r., 42 w 2017 r., 40 w 2018 r., 45 w 2019 r., Wypadków polegających na zderzeniu czołowym pojazdów było w tym okresie 114, z czego: 32 w 2016 r., 38 w 2017 r., 22 w 2018 r., 22 w 2019 r.

7 w 2018 r., 18 w 2019 r.<sup>30</sup> Wypadki polegające na najechaniu na pieszego niosły za sobą następującą liczbę ofiar: w 2016 r. - 10 zabitych, 27 osób rannych; w 2018 r. - jeden zabity, 19 rannych; w 2019 r. - czterech zabitych i 34 rannych; z czego wskutek nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych: w 2016 r. - trzy ofiary śmiertelne i sześć osób rannych; w 2018 r. nie było ofiar śmiertelnych, a siedem zostało rannych; w 2019 r. nie było ofiar śmiertelnych, natomiast 19 osób zostało rannych.

Powyższe dane nie wskazują na pojedyncze lokalizacje, w których koncentrowałyby się wypadki polegające na najechaniu na pieszego wskutek nieustąpienia mu pierwszeństwa na przejściach dla pieszych. Jednak spośród ogółu 49 wypadków, które w latach 2016-2019 spowodowane zostały ww. przyczynami, prawie połowa, tj. 24 miało miejsce w czterech miejscowościach<sup>31</sup>: 10 (20,4%) w Rypinie<sup>32</sup>, sześć (12,2%) w Solcu Kujawskim<sup>33</sup>, po cztery (8,2%) w Golubiu-Dobrzyniu<sup>34</sup> i Tucholi<sup>35</sup>.

(akta kontroli str. 502-509)

W latach 2019-2020 w Departamencie Infrastruktury Drogowej Urzędu przygotowywano analizy zdarzeń na drogach wojewódzkich dotyczących lat poprzednich. Informacje dotyczące wypadków w 2018 r. zostały przekazane Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>36</sup>.

W opracowaniu z 2019 r. analizie poddano: (1) liczbę wypadków śmiertelnych wraz z liczbą ofiar i listą przyczyn wypadków niosących największą liczbę ofiar śmiertelnych<sup>37</sup>; (2) rozkład wypadków śmiertelnych w poszczególnych miesiącach; (3) rozkład wypadków śmiertelnych według obszaru (zabudowany/poza zabudowanym), pogody, wilgotności nawierzchni, pory dnia; (4) wskaźnik wypadkowości i kolizji na poszczególnych drogach wojewódzkich<sup>38</sup>; (5) zdarzenia z udziałem pieszych<sup>39</sup>; (6) informację o działaniach organizatora ruchu w zakresie zapobiegania wypadkom<sup>40</sup>.

Opracowanie z 2020 r. obejmowało tożsame zagadnienia, z tym że dokonywano również porównań do danych z roku 2018. Struktura wypadków ze skutkiem śmiertelnym nie uległa zasadniczej zmianie względem roku 2018, odnotowano jednak wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wyniku na jechania na pieszego<sup>41</sup>.

<sup>30</sup> Dane o wypadkach wskutek nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych podano na podstawie bazy danych pozyskanej przez Urząd z Komendy Wojewódzkiej Policji, z wyłączeniem zdarzeń na drogach wojewódzkich znajdujących się na terenie miast na prawach powiatu. Z analizy wyłączono także dwa wypadki, oznaczone w bazie jako mające miejsce na drogach wojewódzkich, a które faktycznie miały miejsce na odcinkach pozbawionych kategorii dróg wojewódzkich.

<sup>31</sup> Ogółem w obszarze zabudowanym miały miejsce wszystkie ww. wypadki, poza jednym.

<sup>32</sup> W tej miejscowości pięć wypadków miało miejsce w czterech lokalizacjach na DW560 ul. Józefa Piłsudskiego i ul. Warszawskiej, trzy w różnych lokalizacjach na DW563 ul. Mławska, a dwa na DW534 na różnych ulicach.

<sup>33</sup> Pięć na DW249, z czego cztery w trzech lokalizacjach na ul. Leśnej; jeden na DW394.

<sup>34</sup> Wszystkie na DW534, z czego dwa w dwóch lokalizacjach na ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

<sup>35</sup> Po dwa na DW240 (oba w różnych lokalizacjach na ul. Warszawskiej) i DW237 (na różnych ulicach).

<sup>36</sup> Dalej: „K-PWRBRD”.

<sup>37</sup> Najczęstszą przyczyną było najechanie na drzewo – 10 ofiar śmiertelnych (większość zdarzeń w deszczu, w dzień lub o świcie; podstawowa przyczyna, to niedostosowanie prędkości do warunków jazdy); zderzenia czołowe skutkowały ośmioma ofiarami śmiertelnymi (przyczyny: nieustąpienie pierwszeństwa, nieprawidłowe wymijanie, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu); zderzenia boczne skutkowały sześcioma ofiarami śmiertelnymi (przyczyny – nieustąpienie pierwszeństwa, nieprawidłowe wymijanie, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu); wywrócenie się pojazdów i zderzenia tylne skutkowały trzema ofiarami śmiertelnymi każde; najechanie na pieszego – jedną ofiarą śmiertelną.

<sup>38</sup> Z uwzględnieniem liczby zdarzeń oraz długości drogi.

<sup>39</sup> Opracowanie zawierało listę zdarzeń z podaniem numeru drogi, miejscowości, przyczyny zdarzenia. Wśród przyczyn wykazywano także nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

<sup>40</sup> Wskazano w szczególności na: uczestnictwo przedstawicieli organizatora ruchu w zespołach ds. zbadania przyczyn wypadków ze skutkiem śmiertelnym (w tym na problemy z tym związane: zapraszanie przez część jednostek Policji tylko zarządcy drogi, brak informacji w komendach powiatowych o aktualnej sieci dróg i zmianach w zakresie numeracji) niezapowiedziane kontrole wraz z Policją na drogach wojewódzkich; kontrole na przebudowywanych drogach przed rozpoczęciem roku szkolnego; kontrole oznakowania dróg; udział w komisjach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>41</sup> Ogółem cztery zdarzenia skutkujące ofiarami śmiertelnymi, przy czym wskazano, że 3 nastąpiły z winy pieszego. Pozostałe zdarzenia skutkujące ofiarami śmiertelnymi to: dziewięć – najechanie na drzewo, siedem – zderzenia boczne, cztery zderzenia czołowe; cztery zderzenia tylne, trzy – inne; dwie - wywrócenie się pojazdu.



Opracowanie zawierało szczegółową tabelę określającą zdarzenia z udziałem pieszych na drogach wojewódzkich. Wskazano także na zapobiegające wypadkom działania organizatora ruchu.

(akta kontroli str. 113-147)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej podał, że zdarzenia drogowe z udziałem pieszych nie przodują w statystykach wypadkowości, niemniej jednak działania zarządzającego ruchem wraz z zarządcą drogi i lokalnymi samorządami polegają na montażu dedykowanego aktywnego oświetlenia, lokalizacji azyli, przebudowie skrzyżowań zwykłych na skrzyżowania skanalizowane i ronda itd. Zakres niezbędnych działań jest poddawany analizie najczęściej w toku: opracowywania prac projektowych, przebudowy dróg, budowy ścieżek rowerowych i chodników, lokalizowania obiektów generujących ruch pieszy. Są one najczęściej poprzedzone audytami BRD. Wyjaśniający wskazał także na inne działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. służące ograniczeniu istotnych w województwie kujawsko-pomorskim przypadków najechania na drzewo<sup>42</sup>, polegających na budowie obwodnic wyprowadzających ruch z tranzytowy z miast<sup>43</sup>, ograniczaniu obszarów zabudowanych (jeśli brak jest odpowiedniej infrastruktury obsługującej ruch pieszy)<sup>44</sup>.

(akta kontroli str. 437-438)

Na potrzeby przygotowania planu spójności i regionalnego planu transportowego<sup>45</sup> sporządzona została także analiza określająca lokalizację wypadków w 2018 r. na drogach w województwie kujawsko-pomorskim. Opracowanie wykonano na podstawie danych o wypadkach gromadzonych przez Policję. Zdarzenia naniesiono na mapę, przyporządkowując je do określonych odcinków analitycznych pozwalających na porównywanie parametrów gęstości zdarzeń drogowych. Uzyskano mapę koncentracji wypadków na drogach wojewódzkich i krajowych, a także szczegółowy wykaz miejsc niebezpiecznych. Analiza wykazała ogółem 38 miejsc najbardziej niebezpiecznych. Dla każdego z nich sporządzono kartę zawierającą m.in. schemat lokalizacji naniesiony na zdjęcie satelitarne, podstawowe dane o lokalizacji, liczbę zdarzeń z podziałem według ich skutków oraz z podaniem liczby ofiar śmiertelnych. Wskazano także na najczęstsze przyczyny zdarzeń. Spośród ww. 38 lokalizacji wytypowano jedną m.in. wskutek wypadku polegającego na nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. Dotyczyło to skrzyżowania DW269 i DW270 w Izbicy Kujawskiej<sup>46</sup>.

(akta kontroli str. 148-196)

W odniesieniu do ww. zdiagnozowanego miejsca niebezpiecznego, Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej Urzędu wskazał, że planowana jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 270. Zadanie znajduje się obecnie na etapie opracowania dokumentacji projektowej. W ramach prac koncepcyjnych przewidywane jest wykonanie podwójnego ronda na skrzyżowaniu DW269 i DW270<sup>47</sup>.

(akta kontroli str. 438, 461-462)

<sup>42</sup> Określeniu wzoru tabliczki znaku ostrzegawczego do oznakowania miejsc niebezpiecznych.

<sup>43</sup> Z miast Janikowo, Mogilno, Nakło, Mrocza, Wąbrzeźno, Brodnica, Chełmno.

<sup>44</sup> Co wynikało z uchwały nr 7/2015 K-PWRBRD (<http://bip2.word.torun.pl/163.l1.html> dostęp na 7 września 2020 r.). Zgodnie z treścią tego dokumentu, ww. działania podjęto m.in. w związku z wejściem w życie przepisów zobowiązujących pieszych do noszenia elementów odblaskowych, o ile poruszają się po zmierzchu poza obszarem zabudowanym.

<sup>45</sup> Opracowanie przygotowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego we Włocławku.

<sup>46</sup> Jedno z sześciu zdarzeń w tej lokalizacji było następstwem nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

<sup>47</sup> Rozpatrywano także możliwość budowy obwodnicy.

W latach 2016-2020 (I połowa) w Urzędzie nie zlecano podmiotom zewnętrznym opracowania projektów organizacji ruchu lub audytów BRD.

(akta kontroli str. 379)

4. W okresie kontrolowanym obowiązywał, przyjęty<sup>48</sup> Regionalny Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Kujawsko-Pomorskim pn. „Gambit Kujawsko-Pomorski” tom I i II<sup>49</sup>. Opracowanie w tomie I określało stan bezpieczeństwa na drogach województwa kujawsko-pomorskiego. Tom II zakładał kierunki działań zmierzających do ograniczenia zdiagnozowanych niekorzystnych czynników. Na podstawie danych statystycznych, głównie z lat 2005-2009, wskazano na przeciętną częstotliwość wypadków w województwie kujawsko-pomorskim w odniesieniu do całego kraju. Podano natomiast, że ciężkość wypadków drogowych jest wyższa od przeciętnej. W odniesieniu do ruchu pieszego, diagnoza zawarta w tym dokumencie określała m.in. obszary koncentracji wypadków<sup>50</sup>; obszary koncentracji wypadków ciężkich<sup>51</sup>; wypadki z udziałem pieszych na poszczególnych odcinkach dróg krajowych; wpływ prędkości pojazdu na obrażenia pieszych; szczegółową statystyczną analizę przyczyn wypadków powstałych z winy pieszych<sup>52</sup>; zasady wyznaczania miejsc niebezpiecznych<sup>53</sup>, wskazania dla urzędów BRD dla niechronionych uczestników ruchu (w tym pieszych)<sup>54</sup>. Powyższy dokument wskazywał na potrzebę tworzenia współdzielących systemów w poszczególnych obszarach wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego<sup>55</sup>. Wskazano także kierunki działań skierowanych na eliminowanie rozpoznanych problemów. Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu powinny być nakierowane na: (1) edukację; (2) odpowiednie przygotowanie infrastruktury drogowej. W odniesieniu do zarządzania ruchem drogowym ww. dokument przewidywał m.in. wdrożenie systematycznych przeglądów dróg, w tym m.in. w zakresie ich oznakowania; wdrożenie nowej procedury zatwierdzania stałych i czasowych projektów organizacji ruchu<sup>56</sup>.

Marszałek Województwa w odniesieniu do aktualizacji Programu „Gambit Kujawsko-Pomorski”, wskazał, że dokument ten został sfinansowany ze środków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Ponieważ aktualizacja, a w szczególności wdrożenie Programu, wymagało znaczących nakładów finansowych, Sekretarz K-PWRBRD zaproponował utworzenie wojewódzkiego funduszu BRD, przeznaczonego do finansowania przedsięwzięć z zakresu poprawy

<sup>48</sup> Uchwałą nr 1/2013 K-PWRBRD z 26 kwietnia 2013 r. <http://bjp2.word.torun.pl/122,11.html> (dostęp na 25 sierpnia 2020 r.).

<sup>49</sup> Tom 1 – Diagnoza Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; Tom 2 – Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Kujawsko-Pomorskim „GAMBIT KUJAWSKO-POMORSKI”. Treść dokumentu [http://www.krbrd.word.torun.pl/index.php?option=com\\_content&task=blogcategory&id=51&Itemid=62](http://www.krbrd.word.torun.pl/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=51&Itemid=62) (dostęp na 25 sierpnia 2020 r.).

<sup>50</sup> W czterech miastach: Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu i Włocławku stwierdzono 49% wszystkich zdarzeń z udziałem pieszych.

<sup>51</sup> W powiatach ziemskich: grudziądzkim, inowrocławskim, lipnowskim, radziejowskim, tucholskim – liczba ofiar wśród pieszych przekracza 20% wszystkich ofiar w powiecie.

<sup>52</sup> Wskazano w szczególności na nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (59% wszystkich zdarzeń z winy pieszego).

<sup>53</sup> W tym wskazano, że oprócz wyznaczania miejsc najbardziej niebezpiecznych, niezależne ustalenia miejsc niebezpiecznych powinno dotyczyć także: pieszych, rowerzystów, dzieci w drodze i ze szkoły (tom I, pkt 10.2).

<sup>54</sup> Rodzaje urzędów, wytyczne i kryteria dla ich stosowania, ocena dotychczasowego stosowania urzędów. Wskazano także na niezbędne działania m. in.: (1) projektowe: poddawanie projektów infrastruktury drogowej procedurze audytu BRD; opracowanie kryteriów wyboru urzędów BRD; (2) w zakresie zarządzania drogami i ruchem: identyfikacja najbardziej niebezpiecznych miejsc; prowadzenie oceny urzędów BRD.

<sup>55</sup> Ogółem 9 systemów, m.in. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego; Systemu udoskonalania procesu planowania przestrzennego pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego; Systemu poprawy efektywności projektów infrastruktury drogowej; Systemu poprawy efektywności procesu zarządzania drogami i ruchem drogowym. W zakresie ograniczenia ryzyka najechania na pieszego działac miały dwa systemy: System Monitorowania Niebezpiecznych Zachowań na Drodze i oraz System Społecznej Edukacji Promującej Bezpieczne Zachowanie na Drodze.

<sup>56</sup> Wskazano na działania m.in. polegające na: ustawicznym kształceniu kadr, opiniowaniu projektów przez audytora BRD, włączeniu projektów organizacji ruchu do projektu budowlanego; konieczności uzgadniania projektów organizacji ruchu z organem zarządzającym transportem publicznym; wdrożeniu nowej procedury zatwierdzania projektów organizacji ruchu. Oprócz wdrożenia tych działań, podkreślono także m.in. potrzebę zwiększenia zakresu oceny oraz kontroli realizacji stałej i czasowej organizacji ruchu.

BRD, uzgodnionych i koordynowanych przez Radę. Wstępnie szacowana kwota, pochodząca głównie ze składek jednostek samorządu terytorialnego, wyniosłaby ok. 2 mln zł. Ta propozycja nie uzyskała jednak aprobaty przedstawicieli części tych jednostek, ponadto budziła wątpliwości w zakresie podstaw prawnych. Wobec braku środków na realizację ww. programu, brak było też uzasadnienia dla jego aktualizacji. Marszałek Województwa podał, że koncepcja programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zawarta w tomie II, pozostaje w większości aktualna. Aktualizacji wymagałaby natomiast część I zawierająca ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepisy w zakresie zasad ruchu drogowego nakładają obowiązek opracowania regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu na wojewódzkie rady BRD. Powyższe uregulowania nie wskazują natomiast na źródła finansowania tych opracowań, co można uznać za pewną lukę, którą należałoby uzupełnić.

Marszałek Województwa w odniesieniu do realizacji założeń przyjętych w ww. Programie, wskazał że jakkolwiek nie powstała struktura odpowiedzialna za jego wdrożenie, to dokument ten został przekazany do ponad 200 podmiotów<sup>57</sup> i niewątpliwie stanowi bogate oraz ważne źródło informacji, wspomagające działania tych jednostek w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program jest wykorzystywany punktowo przez poszczególne instytucje i trudno wymiernie ocenić globalne skutki jego wdrażania, jak i wynik działań w poszczególnych zakresach.

(akta kontroli str. 483-484)

Z K-PWRBRD przekazywano do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, z zachowaniem ustawowego terminu, sprawozdania dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa oraz działań realizowanych w tym zakresie za lata 2016-2019.

(akta kontroli str. 197-227)

Marszałek Województwa wskazując opracowane przez samorząd Województwa programy służące bezpieczeństwu ruchu drogowego podał dodatkowo:

a) „Kujawsko-pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020”, w którym wskazano, że jednym z etapów oceny inwestycji w drogi lokalne (wpisane do Umowy Partnerstwa i współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) ma być dostosowanie infrastruktury technicznej do wymogów przewidzianych przepisami prawa, w tym w obszarze zabudowanym: separacja ruchu pieszego i rowerowego na drogach (chodnik, ścieżka rowerowa, ciąg pieszo-rowerowy, wyznaczony pas dla rowerów na drodze w strefie uspokojenia ruchu), budowa lub modernizacja oświetlenia drogowego (zwłaszcza w obrębie przejść dla pieszych).

b) Strategię rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, gdzie wskazano m.in. na konieczność podejmowania inicjatyw i działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych województwa, w tym w zakresie: segregacji ruchu pieszego i rowerowego, sterowania dopuszczalną prędkością pojazdów, działań w zakresie ratownictwa medycznego, szkolenia uczestników ruchu oraz prowadzenia analiz BRD.

Kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego ujęte zostały także w przygotowywanej Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+.

(akta kontroli str. 483-484)

<sup>57</sup> Wójtów, burmistrzów, prezydentów miast, starostów, zarządów dróg, Policji, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego, Państwowej Straży Pożarnej itp.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu w odniesieniu do opracowanych lub przyjętych w Urzędzie metod wdrażania założeń Programu „Gambit Kujawsko-Pomorski” w szczególności dotyczących ruchu pieszego, wskazał na: Drogową Inicjatywę Samorządową (DIS)<sup>58</sup> oraz na Kierunkowe zasady przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową<sup>59</sup>.

Ponadto wyjaśniający wskazał też na zalecenia dotyczące dostosowania dróg i infrastruktury Województwa Kujawsko-Pomorskiego do potrzeb osób niepełnosprawnych z 2010 r.<sup>60</sup>. Dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu podał także, że inwestycje Województwa prowadzone są w oparciu o zasady ogólnopolskie: Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych, wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych<sup>61</sup> oraz Ochrona pieszych – podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego z 2014 r.

(akta kontroli str. 436-437)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Marszałka Województwa w zakresie pozyskiwania danych o wypadkach drogowych oraz prowadzenie ogólnych analiz wypadkowości. Przeprowadzona analiza bazowała jednak głównie na danych o wypadkach śmiertelnych i wskazywały na priorytety w zakresie przeciwdziałania uderzeniom w drzewo oraz uderzeniom bocznym pojazdów. Natomiast z dostępnych w Urzędzie danych o wypadkach na drogach wojewódzkich wynika, że w latach 2016-2019 wzrosła bezwzględna liczba wypadków polegających na najechaniu na pieszego (jest ona wyższa od przypadków najechania na drzewo), w tym zwiększyła się liczba zdarzeń na przejściach dla pieszych<sup>62</sup>.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie podejmowane w Urzędzie działania zmierzające do rzetelnego rozpatrywania wniosków dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

OBSZAR

## 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

Opis stanu  
faktycznego

1. Na podstawie przekazanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Bydgoszczy danych o lokalizacji na drogach wojewódzkich przejść dla pieszych, na których w latach 2016-2020 koncentrowały się wypadki i inne zdarzenia drogowe klasyfikowane jako najechanie na pieszego, wybrano 10 lokalizacji do dalszej szczegółowej analizy<sup>63</sup>. W lokalizacjach tych miało miejsce ogółem 18 zdarzeń drogowych, przy czym ich liczba wzrosła z czterech w okresie od 1 kwietnia 2016 r.

<sup>58</sup> Procedury wspólnej realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich przez samorząd Województwa oraz samorządy lokalne, w których kryteria wyboru zadań premiowały inwestycje prowadzące do powstania m.in. ciągów pieszych i pieszo-rowerowych oraz stosowanie rozwiązań BRD (przypis kontrolera) <http://bip.kujawsko-pomorskie.pl/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php?id=33150> <http://bip.kujawsko-pomorskie.pl/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php?id=33147> dostęp na 31.08.2020 r. /

<sup>59</sup> Przyjęte stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 20 kwietnia 2016 r. Określają one m.in.. zasady wyznaczania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

<sup>60</sup> Przyjęte jako załącznik do uchwały Nr 89/1559/10 Zarządu Województwa z 16 listopada 2016. [http://niepelnosprawni.kujawsko-pomorskie.pl/art/files/501/dostep\\_na\\_31.08.2020\\_r/](http://niepelnosprawni.kujawsko-pomorskie.pl/art/files/501/dostep_na_31.08.2020_r/)

<sup>61</sup> Opracowane na zlecenie Ministra Infrastruktury.

<sup>62</sup> Z zastrzeżeniem, że w dostępnych w Urzędzie danych można ustalić liczbę wypadków powstałych wskutek nieustąpienia pierwszeństwa pieszym na przejściu dla pieszych.

<sup>63</sup> Przekazana informacja nie wskazała na miejsca szczególnej koncentracji wypadków klasyfikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych, gdyż tylko w jednym miejscu wystąpiło więcej niż pojedyncze takie zdarzenie. Z uwzględnieniem kolizji – maksymalna liczba zdarzeń wynosiła trzy w jednej lokalizacji, dwa zdarzenia – pięciu lokalizacjach. W poszczególnych lokalizacjach miały miejsce: (1) Chełmża skrzyżowanie ul. Mickiewicza z ul. Hallera na DW551 (trzy kolizje), (2) Solec Kujawski skrzyżowanie ul. Leśnej i Powstańców Wielkopolskich DW 249 (dwa wypadki), (3) Szubin ul. Kościuszki 14 DW246 (jeden wypadek, jedna kolizja), (4) Rypin ul. 21 Stycznia 2A DW 534 (jeden wypadek, jedna kolizja), (5) Rypin ul. Warszawska 6 DW560 (jeden wypadek, jedna kolizja), (6) Ciechocinek ul. Kopernika 16 DW266 (dwie kolizje), (7) Kcynia ul. Rynek 10 DW241 (dwie kolizje), (8) Mogilno ul. 900-lecia 25 DW254 (jeden wypadek), (9) Żnin ul. Dworcowa 10 DW 251 (jeden wypadek), (10) Dobrzyń nad Wisłą ul. Lipnowska 1 DW562 (1 wypadek).

– do 30 marca 2017 r. do sześciu w okresie od 1 kwietnia 2019 r. do 30 marca 2020 r.<sup>64</sup>

(akta kontroli str. 253-254)

2. Z przygotowywanych w Urzędzie, na potrzeby sprawozdawcze, zestawień o długości dróg objętych zatwierdzonymi stałymi projektami organizacji ruchu wynika, że na koniec 2017 r. takiej organizacji nie miały odcinki dróg o łącznej długości 1,825 km. Na koniec 2018 r. długość takich dróg wynosiła 3,962 km, a na koniec 2019 r. 5,038 km. Braki dotyczyły odcinków o nawierzchni gruntowej (pozbawionych oznakowania) lub dróg przekazanych przez zarządców innej kategorii, dla których Urząd nie otrzymał jeszcze odpowiedniej dokumentacji.

(akta kontroli str. 229-244)

W okresie kontrolowanym liczba spraw dotyczących projektów organizacji ruchu wrosła z 519 (w tym 188 dotyczące stałej organizacji ruchu) w 2016 r. do 596 (w tym 186 dotyczące stałej organizacji ruchu) w 2018 r., aby następnie spaść do 588 (w tym 169 dotyczących stałej organizacji ruchu) w 2019 r.<sup>65</sup>

Odcinki dróg, na których zlokalizowane było ww. 10 przejść dla pieszych, posiadały zatwierdzoną stałą organizację ruchu. Do badania prawidłowości prowadzenia spraw dotyczących projektów organizacji ruchu wybrano zatwierdzenia dotyczące czterech spośród tych lokalizacji<sup>66</sup> (wszystkie, w których zatwierdzenia nastąpiły w okresie kontrolowanym), oraz dodatkowo sześć postępowań lat 2018-2019 dotyczących przejść dla pieszych<sup>67</sup>.

(akta kontroli str.85, 250-260)

Zakres badanych projektów organizacji ruchu obejmowały w szczególności: w pięciu przypadkach wyznaczenia przejścia (lub przejść) dla pieszych<sup>68</sup>, w dwóch – zmiany zasad parkowania na odcinku w pobliżu przejść dla pieszych<sup>69</sup>, w jednym - zmiany oznakowania przejścia dla pieszych<sup>70</sup>, w jednym – wyznaczenia sugerowanego przejścia dla pieszych<sup>71</sup>, w jednym – likwidacji dwóch przejść dla pieszych<sup>72</sup>.

Wszystkie zatwierdzone projekty organizacji ruchu zawierały plan orientacyjny oraz plan sytuacyjny w odpowiednich skalach, przy czym plany sytuacyjne zawierały wszystkie wymagane dane, w szczególności parametry geometrii drogi i lokalizację znaków. W każdym przypadku przedłożone projekty organizacji ruchu zawierały uzgodnienia Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy, a w wymaganych

<sup>64</sup> Liczba zdarzeń była następująca: jedno zimą 2016 r.; brak zdarzeń wiosną – latem 2016 r., cztery jesienią 2016 r. – zimą 2017 r., trzy wiosną – latem 2017 r., jedno jesienią 2017 r. – zimą 2018 r., brak zdarzeń w okresie wiosny – lata 2018 r., trzy jesienią 2018 r. – zimą 2019 r., cztery wiosną – latem 2019 r., dwa jesienią 2019 r. – zimą 2020 r. (przy założeniu, że okres wiosna – lato trwa od 1 kwietnia do 30 września; okres jesień – zima od 1 października do 30 marca roku następnego):

<sup>65</sup> W I połowie 2020 r. takich spraw było 277 (z czego 68 dotyczyło stałych organizacji ruchu). Oprócz spraw dotyczących zatwierdzeń organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, Urząd prowadził od min. 39 w 2017 r. do maks. 57 w 2019 r. spraw rocznie dotyczących uzgodnień organizacji ruchu na drogach zarządzanych przez inne organy.

<sup>66</sup> (1) Nr IB-I-B.8022.1.91.2017 dot. DW254 ul. 900-lecia Mogilno km 47+677; (2) nr IF-III.8022.1.107.2016 dot. DW246 Szubin ul. Kościuszki km 0+031-0+066, (3) nr IF-III.8022.1.112.2016 dot. DW251 Żnin ul. Dworcowa skrzyżowanie z ul. Potockiego, (4) nr IT-I-B.8022.1.453.2019 dot. DW557 Rypin km. 0+004 0+090 w obrębie skrzyżowania z DW534.

<sup>67</sup> Wybranych celowo według osądu kontrolera na podstawie opisu zawartego w rejestrze projektów organizacji ruchu. Wybrano sprawy obejmujące swoim zakresem przejścia dla pieszych: (1) nr IT-I-B.8022.1.32.2019 DW551 km. 62+536 ul. Mikołaja z Ryńska w Wąbrzeźnie; (2) nr IB-IOB.8022.1.71.2019 dot. DW534 km 55+311 – 55+317 Golub Dobrzyń; (3) nr IB-I-B.8022.1.162.2019 DW251 ok. km 37+061 Żnin ul. Janickiego; (4) nr IT-I-B.8022.1.170.2019 DW533 w Okoninie i na odcinku od km 2+100 do miejscowości Melno oraz DW538 w Melnie w obrębie skrz. z DW533; (5) nr IT-I-B.8022.1.124.2019 dot. DW240 na odcinku km 12+853 - km14+303 odcinek Chojnice-Swiecie; (6) nr IB-I-B.8022.1.60.2018 DW240 km 23-190 – 36+817 i 62+877 do km 65+718.

<sup>68</sup> Sprawy nr: IT-I-B.8022.1.453.2019, IT-I-B.8022.1.32.2019, IB-IB.8022.1.71.2019, IB-I-B.8022.1.162.2019, IT-I-B.8022.1.170.2019.

<sup>69</sup> Wydłużenia odcinka objętego zakazem zatrzymywania lub likwidacji parkingu na jezdni – sprawy nr: IB-I-B.8022.1.91.2017; IF-III.8022.1.107.2016.

<sup>70</sup> Nr IF-III.8022.1.112.2016.

<sup>71</sup> Wniosek dotyczył utworzenia przejścia dla pieszych, na co ze względu na bezpieczeństwo organ zarządzający ruchem nie wyraził zgody, sprawa nr IT-I-B.8022.1.124.2019.

<sup>72</sup> Nr IB-I-B.8022.1.60.2018.

przypadkach – właściwych zarządców drogi przecinającej drogę wojewódzką oraz organu zarządzającego ruchem na tej drodze.

(akta kontroli str. 261-273, 377)

W jednej<sup>73</sup> z 10 badanych spraw, dotyczącej likwidacji dwóch przejść dla pieszych, organ zarządzający ruchem zobowiązał wnioskodawcę do przeprowadzenia audytów BRD odcinków dróg, na których znajdowały się te przejścia. Potwierdziły one konieczność zlikwidowania przejść dla pieszych ze względu na ich lokalizację (w miejscu niebezpiecznym, w którym ponadto nie koncentruje się ruch pieszych). W siedmiu przypadkach, przy rozstrzygnięciu wykorzystywano ustalenia komisji BRD<sup>74</sup>, o których mowa w pkt 2 części I niniejszego wystąpienia. Ustalenia komisji BRD zawierały w szczególności dane uzasadniające i warunkujące wyznaczenie przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 261-343)

W Urzędzie nie określono procedury regulującej sposób dokonywania ocen wniosków o zmianę organizacji ruchu. Stosowano jednak opracowaną wewnętrznie kartę oceny projektu organizacji ruchu, wymieniającą wymagane przepisami elementy projektu, wraz z polem na dokonanie oceny zgodności, a także zawierającą sekcję pozwalającą osobie oceniającej na wskazanie uwag do projektu organizacji ruchu. Takie karty znajdowały się w 7 z 10 badanych spraw.

(akta kontroli str. 266-270)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej wskazał m.in., że kart nie stosowano w przypadku wpływu uzupełnienia opiniowanego już wcześniej projektu organizacji ruchu. Dokument ten nie został wdrożony do bezwzględnego stosowania, miał m.in. ułatwić procedurę oceny oraz pozwolić na monitorowanie przebiegu sprawy, stanowił także pomoc przy sporządzaniu klauzuli zatwierdzenia.

(akta kontroli str. 377)

Wszystkie badane projekty organizacji ruchu zostały zatwierdzone przez Dyrektora, Wicedyrektora lub Naczelnika komórek organizacyjnych Urzędu odpowiedzialnych za prowadzenie spraw związanych z organizacją ruchu i BRD, na podstawie udzielonych im pisemnych upoważnień Marszałka Województwa. W pięciu przypadkach sformułowano uwagi (odnoszące się do sposobu wprowadzenia organizacji ruchu) lub wskazano na dokonane przez organ zarządzający ruchem zmiany w projekcie (dotyczące oznakowania). Badane projekty zostały ujęte w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu zgodnie z §9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>75</sup>.

(akta kontroli str. 261-273, 344-367)

3. Spośród 10 przejść dla pieszych wymienionych w pkt 1, zmianami organizacji ruchu objęto w okresie kontrolowanym cztery przejścia dla pieszych<sup>76</sup>. Dotyczyły one m.in.: w dwóch przypadkach ograniczenia możliwości parkowania lub wydłużenia zakazu zatrzymywania w pobliżu przejść dla pieszych, w jednej sprawie zastosowania znaków D-6 na folii odblaskowej, w jednej sprawie zmiany organizacji

<sup>73</sup> Nr IB-I-B.8022.1.60.2018.

<sup>74</sup> Sprawy nr: IB-I-B.8022.1.91.2017, IF-III.8022.1.107.2016, IF-III.8022.1.112.2016, IT-I-B.8022.1.32.2019, IB-I-B.8022.1.71.2019, IB-I-B.8022.1.162.2019, IB-I-B.8022.1.60.2018

<sup>75</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 784, ze zm., dalej: „rozporządzenie z dnia 23 września 2003 r.”

<sup>76</sup> Nr IB-I-B.8022.1.91.2017 dot. DW254 ul. 900-lecia Mogilno w km 47+677; nr IF-III.8022.1.107.2016 dot. DW246 Szubin ul. Kościuszki km 0+031 – km 0+066, nr IF-III.8022.1.112.2016 dot. DW251 Żnin ul. Dworcowa skrzyżowanie z ul. Potockiego, nr IT-I-B.8022.1.453.2019 dot. DW557 Rypin od 0+004 do 0+090 w obręb skrzyżowania z DW534.

ruchu w związku z przebudową pobliskiego skrzyżowania (w tym min. zastosowano urządzenia BRD kierunkujące potoki piesze, wyznaczono nowe przejście).

(akta kontroli str. 256, 261, 266-267)

4. We wszystkich (objętych badaniem wskazanym w pkt. 2 niniejszego obszaru) przypadkach organizacje ruchu zostały objęte kontrolami określonymi w §12 ust. 3 rozporządzenia z 23 września 2003 r., tj. pod kątem wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. W dwóch z 10 badanych spraw nastąpiło to z przekroczeniem wyznaczonego ww. przepisami 14-dniowego terminu, co opisano dalej w sekcji „stwierdzone nieprawidłowości”. W trzech przypadkach pracownicy Urzędu wskazali na usterki dotyczące oznakowania przejść dla pieszych. Ich usunięcie zostało potwierdzone przez pracowników Urzędu – w toku kolejnej kontroli (dwa przypadki) lub notatką z właściwego Rejonu Dróg Wojewódzkich (jeden przypadek).

(akta kontroli str. 271-273)

W Urzędzie opracowano kartę projektu organizacji ruchu, określającą poszczególne etapy wdrażania projektu. Stosowano ją do usprawnienia nadzoru Urzędu i ZDW nad tym procesem. Opracowano także wzór pisma powiadamiającego organ zarządzający ruchem o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, który zawierał m.in. pouczenie o obowiązku zawiadomienia także Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy.

(akta kontroli str. 374, 378)

5. Pracownicy Urzędu przeprowadzali kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. W badanej próbie odcinków dróg, na których znajdowały się przejścia dla pieszych wskazane w pkt 1<sup>77</sup>, przeprowadzono wszystkie kontrole, z częstotliwością co pół roku. Sporządzane z nich protokoły zawierały informacje m.in. o podstawie prawnej, aktualnym projekcie organizacji ruchu, zespole kontrolnym, przedmiocie kontroli, stwierdzonych nieprawidłowościach i brakach. Protokół zawierał pouczenie o konieczności usunięcia utwierdzonych usterek<sup>78</sup> oraz o obowiązku powiadomienia organu zarządzającego ruchem. W trzech przypadkach<sup>79</sup> stwierdzono powtórzenie w kolejnych protokołach zgłoszonych uwag<sup>80</sup>.

<sup>77</sup> Tj. odcinków z przejściami dla pieszych, na których miały miejsce zdarzenia polegające na najeźdzeniu na pieszego na przejściu dla pieszych. Badaniu poddano przeprowadzenie kontroli w 10 lokalizacjach, w półroczu w jakim miało miejsce zdarzenie drogowo oraz w kwartale poprzedzającym to zdarzenie. Wg tego kryterium badaniu poddano przeprowadzenie ogółem 31 kontroli.

<sup>78</sup> We wzorze stosowanym w latach 2016-2018 wskazano na miesięczny termin. We wzorze stosowanym od początku 2019 r. wskazuje się, że usterki i braki w oznakowaniu w grupach A,B,C i D należy usunąć niezwłocznie, a pozostałe w terminie maksymalnie 1 miesiąca.

<sup>79</sup> Dotyczyło to: (a) kontroli przeprowadzonej na DW246 w dniu 13 kwietnia 2017 r., w toku której wskazano min. na zastosowanie niewłaściwych znaków D-42 i D-43 w km. 0+850, tj. powtórzono uwagę z kontroli z 3 sierpnia 2016 r., kiedy to wskazano na nienormatywne znaki D-42 i D-43; (b) kontroli przeprowadzonej na DW254 w dniach 16, 18 listopada 2019 r., w toku której wskazano m.in. na uszkodzone znaki A-7 oraz D-6 (oraz naruszenie przez nie skrajni poziomej i pionowej) m. Brzoza ul. Ogrodowa, także na niebezpieczne i niezgodne z przeznaczeniem wyznaczenie przejścia dla pieszych na wprost zjazdu na parking w km 48+272 ul. 900-lecia w Mogilnie (w okolicy Straży Pożarnej), ponadto uwagę, że należy dokonać przeglądu widoczności znaków D-6 na ul. 900-lecia i Plac Wolności w Mogilnie; były to trzy uwagi sformułowane już wcześniej w protokole kontroli tej drogi z 10-11 czerwca 2019 r.; (c) kontroli przeprowadzonej na DW 562 w dniu 17 czerwca 2020 r., w której wskazano na potrzebę odnowienia oznakowania poziomego, czym powtórzono nieprawidłowość wskazaną wcześniej na tej drodze w protokole z 14 listopada 2019 r.

<sup>80</sup> W jednym przypadku dotyczyło to wskazanego oznakowania przejść dla pieszych (kontroli przeprowadzonej na DW254 w dniach 16, 18 listopada 2019 r. oraz 10-11 czerwca 2019 r), tj. uszkodzonego znaku D-6, potrzeby dokonania przeglądu widoczności oznakowania przejść dla pieszych na odcinku drogi, nieprawidłowej lokalizacji przejścia dla pieszych w Mogilnie na ulicy 900-lecia. Z korespondencji z zarządcą drogi wynikało jednak, że w okresie między ww. kontrolami ustawił nowe znaki i poprawił widoczność zasłoniętych. Do zrealizowania pozostała uwaga dotycząca lokalizacji przejścia dla pieszych. W korespondencji wskazano na termin przygotowania odpowiednich zmian w IV kw. 2020 r.



Ustalenia zawarte w protokołach ww. kontroli przekazywano właściwemu zarządcy drogi po przeprowadzonej kontroli, a ponadto zbiorczo Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy. Urząd otrzymał pisemne informacje odnoszące się do zgłoszonych uwag.

(akta kontroli str. 368-371, 494-499)

6. Pracownicy Urzędu, w toku realizacji zadań związanych zarządzaniem ruchem i bezpieczeństwem ruchu na drogach wojewódzkich, w szczególności w zakresie przejść dla pieszych podejmowali współpracę:

a) z jednostkami Policji: w ramach rozpatrywania wniosków związanych z organizacją ruchu drogowego, a także w ramach konsultacji społecznych związanych z tworzeniem mapy zagrożeń. Ponadto z inicjatywy Urzędu prowadzono wspólnie kontrolę zabezpieczenia robót drogowych (w tym na chodnikach, ścieżkach rowerowych i przejściach dla pieszych). Organ zarządzający ruchem zgłaszał z własnej inicjatywy swoich przedstawicieli (oprócz przedstawicieli zarządcy drogi) do prac zespołów ds. badania wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym; Urząd współpracował także z Policją w prowadzeniu działań edukacyjnych;

b) z gminami i powiatami, w ramach rozpatrywania spraw dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz montażu fotoradarów edukacyjnych; współpraca dotyczyła także inwestycji, w szczególności przebudowy dróg i obwodnic; przedstawiciele Urzędu inicjowali lub uczestniczyli w działaniach informacyjnych i edukacyjnych wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego m.in. w ramach Konwentów Zarządców Dróg Powiatowych;

c) z Państwową Strażą Pożarną, w celu ustalenia procedur i podziału zadań związanych z usuwaniem skutków zdarzeń drogowych, a także z Ochotniczymi Strażami Pożarnymi, wspierając zakup sprzętu i wyposażenia ratowniczego;

d) w ramach K-PWRBRD, której Marszałek Województwa jest przewodniczącym, a w pracach uczestniczą przedstawiciele Urzędu; Radzie przedkładano m.in. informacje o stanie bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich; w ramach komisji ds. Infrastruktury, Organizacji i Nadzoru Ruchu Drogowego K-PWRBRD podjęto także działania dotyczące lokalizacji przejść dla pieszych w kontekście budowy dróg dla rowerów;

e) w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w której obradach uczestniczą przedstawiciele Województwa.

(akta kontroli str. 379, 435-436, 438, 440-443, 449-451, 453-460, 468-480)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej wskazał także na działania przedstawicieli Urzędu służące poprawie bezpieczeństwa przejść dla pieszych, podejmowane w toku i w związku z nadzorem nad ZDW. W tym zakresie nadzór obejmował m.in. podejmowane przez tą jednostkę działania inwestycyjne, w tym dotyczące ruchu pieszych. Organ zarządzający ruchem zwracał się także każdorocznie do zarządcy dróg o przeprowadzenie wzmożonego nadzoru w czasie rozpoczęcia roku szkolnego oraz w okresie świąta Wszystkich Świętych. Nadzór ten dotyczył oznakowania poziomego i pionowego oraz stanu urządzeń BRD w szczególności w odniesieniu do przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 379, 436, 444-448)

7. Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej Urzędu wskazał, że przedstawiciele Urzędu inicjowali działania edukacyjno-informacyjne dla dzieci i młodzieży realizowane podczas Konwentów Zarządców Dróg Powiatowych (konkursy BRD). Pracownicy, wspólnie z członkami Zarządu Województwa, prowadzili działania edukacyjne w ramach programów: Bezpieczny Pierwszak, Bezpieczny Przedszkolak, podczas których przede wszystkim propagowano



odpowiednie zachowanie na drodze wśród najmłodszych. W ramach działań prowadzonych wspólnie z Miastem Toruń promowano bezpieczne przechodzenia przez jezdnię. Temat bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu podejmowany był również podczas rajdów realizowanych w ramach cyklu „Kujawsko-Pomorskie na rowery”<sup>81</sup>, audycji radiowych i telewizyjnych w ramach działań promocyjnych oraz programów edukacyjnych realizowanych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wyjaśniający wskazał także, że działania promocyjne i edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa pieszych podejmowane były we współpracy z jednostkami Policji, w tym m.in. na konferencji dotyczącej bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu pn. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym – każdy ma na nie wpływ”.

(akta kontroli str. 438, 449-452, 487-491)

Stwierdzona  
nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W dwóch z 10 badanych przypadków kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu przeprowadzono po upływie 14-dniowego terminu określonego w §12 ust. 3 rozporządzenia z 23 września 2003 r. W sprawie nr IF-III.8022.1.107.2016 pracownicy Urzędu 28 października 2016 r. uzyskali informację, że organizację wprowadzono 20 października 2016 r., a kontrolę wykonano 28 listopada 2016 r.; w sprawie nr IT-I-B.8022.1.124.2019 Urząd otrzymał informację o wykonaniu oznakowania 22 lipca 2019 r., a kontrolę przeprowadzono 30 sierpnia 2019 r.

(akta kontroli str. 271-273)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej Urzędu wyjaśnił m.in., że ww. opóźnienia w przeprowadzaniu kontroli wynikają z braku dostępności pojazdów służbowych, w szczególności braku pojazdu dedykowanego na potrzeby departamentu, a w związku z tym konieczności zgłaszania zapotrzebowania na minimum kilka, kilkanaście dni przed terminem wyjazdu.

(akta kontroli str. 377, 438)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowaną i prowadzoną przez pracowników Urzędu współpracę z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za BRD, a także inicjowanie działań edukacyjno-informacyjnych w tym zakresie. Czynności te miały jednak ograniczoną skuteczność w kontekście bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, gdyż w okresie kontrolowanym, w analizowanych 10 lokalizacjach, wzrosła liczba zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściach dla pieszych.

Izba pozytywnie ocenia ponadto sposób weryfikacji i zatwierdzania projektów organizacji ruchu, a także sprawowany nadzór nad prawidłowością oznakowania. Stwierdzone opóźnienia w podjęciu kontroli wprowadzenia dwóch organizacji ruchu nie miały istotnego wpływu na ocenę działań objętych kontrolą.

## IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi

NIK nie formułuje uwag.

<sup>81</sup> Działania w tym zakresie podejmowane były w całym okresie objętym kontrolą. Informacje dostępne na <http://www.kujawsko-pomorskie.narowery.pl> (dostęp stwierdzono 31 sierpnia 2020 r.)

Wniosek Terminowe przeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

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

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

Bydgoszcz,       września 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Bydgoszczy

Kontroler

p.o. Dyrektor

Grzegorz Piotrowski

Tomasz Sobecki

doradca ekonomiczny

.....  
*Podpis*

.....  
*podpis*