



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.011.01.2022

**Pan
Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia**

Urząd Miejski Wrocławia
pl. Nowy Targ 1-8
50-141 Wrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.132.2022 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 3 października 2022 r.

P/22/087 – „Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław (dalej: Urząd lub UMW).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Sutryk, Prezydent Wrocławia, od dnia 19 listopada 2018 r. i nadal.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.2. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2022 (I kwartał), 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 ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Ksymena Kramarczyk-Rosiak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/106/2022 z dnia 11 maja 2022 r.2. Jakub Mucha, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/109/2022 z dnia 11 maja 2022 r.3. Grzegorz Fikus, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/108/2022 z dnia 11 maja 2022 r.

(akta kontroli: t. I str. 1-6)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Podejmowane przez Urząd działania przyczyniały się do utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury rowerowej we Wrocławiu. Niemniej nie ustrzeżono się w tej materii nieprawidłowości, które w szczególności ujawnione zostały w trakcie przeprowadzonych przez NIK oględzin wybranych odcinków miejskiej infrastruktury rowerowej.

W Urzędzie obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, w których wskazano cele związane z rozwojem infrastruktury rowerowej. W odniesieniu do osiągnięcia celu strategicznego zakładającego co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w 2020 r. nie przeprowadzono badań pozwalających ustalić stopień realizacji tego wskaźnika. NIK zauważa ponadto, że wciąż na etapie realizacji pozostawał cel związany z utworzeniem spójnej sieci tras rowerowych na terenie Wrocławia.

Podejmowane w Urzędzie działania, także w ramach posiadanych kompetencji nadzorczych, przyczyniły się do realizacji przez gminne jednostki organizacyjne przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w sposób co do zasady prawidłowy. W konsekwencji zwiększył się zasób tej infrastruktury, tj. w porównaniu do stanu na 31 grudnia 2018 r. na koniec I kwartału 2022 r. długość dróg dla rowerów zwiększyła się z 84 200 m do 110 630 m (wzrost o 31,4%), długość dróg dla pieszych i rowerów zwiększyła się z 187 900 m do 204 810 m (wzrost o 9,0%) oraz długość pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów zwiększyła się z 30 880 m do 34 800 m (wzrost o 12,7%). Jedyną w tym obszarze nieprawidłowość polegała na uzgodnieniu przez Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu rozwiązań projektowych zakładających wliczenie do szerokości pasów ruchu dla rowerów ścieku, co skutkowało wykonaniem w przypadku jednej z dwóch kontrolowanych inwestycji fragmentów infrastruktury rowerowej o szerokości użytecznej faktycznie mniejszej niż wymagana przepisami prawa.

Działania Urzędu (w tym nadzorcze) przyczyniały się także do realizacji przez gminne jednostki organizacyjne zadań związanych z utrzymaniem prawidłowego stanu miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Niemniej działania te nie zagwarantowały w pełni zgodnego z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami stanu wrocławskiej infrastruktury rowerowej. Kontrola NIK ujawniła m.in., że: [1] na: ul. Świdnickiej³ i ul. Skargi⁴ sposób wyznaczenia pasów ruchu nie spełniał wymogów określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach*⁵; [2] pasy ruchu dla rowerów na: ul. Małachowskiego, ul. Mickiewicza, ul. Piłsudskiego, ul. Świdnickiej, ul. Skargi oraz pl. Orłąt Lwowskich⁶ nie spełniały wymogu minimalnej szerokości określonej w § 46 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*⁷. Zdaniem NIK ww. okoliczności mogły niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo, atrakcyjność i komfort korzystania z miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przez jej użytkowników. NIK skontrolowała również działalność Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego w kierunku pl. Kościuszki.

⁴ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Oławską w kierunku skrzyżowania z ul. Teatralną.

⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

⁶ Poddane oględzinom w dniach 6 i 9 czerwca 2022 r.

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych.

Szczegółowe ustalenia kontroli w powyższym obszarze zawarto w wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Dyrektora tej jednostki.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu faktycznego

1.1. Założenia związane z rozwojem i utrzymaniem sieci infrastruktury rowerowej we Wrocławiu określone zostały w siedmiu dokumentach:

- zarządzeniu nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r. w sprawie określenia zasad kształtowania systemu rowerowego we Wrocławiu (dalej: Zasady kształtowania systemu rowerowego z 2005 r.)⁹;
- uchwale nr LV/1688/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 14 października 2010 r. w sprawie polityki rowerowej Wrocławia (dalej: Polityka rowerowa Wrocławia z 2010 r.);
- uchwale nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności (dalej: Wrocławska polityka mobilności z 2013 r.);
- uchwały nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (dalej: Studium z 2018 r.);
- uchwale nr LI/1193/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie strategii rozwoju Wrocławia „Strategia Wrocław 2030”;
- uchwale nr VIII/194/19 rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia” (dalej: Plan zrównoważonej mobilności Wrocławia z 2019 r.);
- Planie działań rowerowych do 2030 r., tj. dokumencie opracowanym przez Biuro Zrównoważonej Mobilności w Departamencie Infrastruktury i Transportu UMW, opublikowanym w kwietniu 2022 r.¹⁰ (dalej Plan działań rowerowych do 2030 r.).

Z ww. dokumentów wynikało dążenie do stworzenia we Wrocławiu spójnej sieci rowerowej, w kształcie określonym w:

- Zasadach kształtowania systemu rowerowego z 2005 r., jako koncepcja docelowej sieci tras rowerowych¹¹ w podziale na trasy rowerowe główne, zbiorcze rekreacyjne, izochrony dojazdu rowerowego 15 min., izochrony dojazdu rowerowego 30 min. oraz proponowane strefy ruchu uspokojonego.
- Studium z 2018 r., jako m.in. docelowy schemat układu tras rowerowych głównych (rowerostrady), alternatywnych „greenway”, zbiorczych i rekreacyjnych oraz wyznaczony obszar rowerowej strefy centralnej.

⁸ 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.

⁹ Zarządzeniem tym przyjęto dokumenty pn. „Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu” (załącznik nr 1) oraz „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia” (załącznik nr 2), dalej: Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych z 2005 r. oraz Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego z 2005 r.

¹⁰ Dokument o charakterze operacyjnym do Polityki rowerowej Wrocławia z 2010 r., został przyjęty i zatwierdzony przez Prezydenta Wrocławia.

¹¹ Zbiorczej i dla rejonu Śródmieścia w obszarze izochrony 15 minut dojazdu rowerowego.

- Planie działań rowerowych do 2030 r. (dokumencie z 2022 r.), jako mapy planowanej infrastruktury rowerowej w zakresie: - głównych i alternatywnych tras rowerowych; - połączenia wrocławskich osiedli z siecią tras rowerowych; - połączenia tras rowerowych z centrum miasta; - likwidacji nieciągłości tras; - połączeń międzygminnych.

Cele w odniesieniu do utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury rowerowej określone zostały w Polityce rowerowej Wrocławia z 2010 r. oraz Wrocławskiej polityce mobilności z 2013 r. i dotyczyły:

- osiągnięcia w perspektywie długoterminowej co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście w 2020 r. oraz w perspektywie średnioterminowej co najmniej 10% udziału ruchu rowerowego w liczbie podróży pieszych realizowanych w mieście w 2015 r. (cel strategiczny Polityki rowerowej Wrocławia z 2010 r.);
- wzmacniania roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego (cel podstawowy Wrocławskiej polityki mobilności z 2013 r.).

Realizacji ww. celów służyły, wyznaczone w tych dokumentach, działania (cele bieżące) dotyczące:

- rozwoju sieci rowerowych, tak aby tworzyły spójną całość; - zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego; - wzbogacania infrastruktury drogowej o parkingi dla rowerów; - modernizacji istniejącej infrastruktury rowerowej w mieście; - budowy poparcia społecznego dla rozwoju ruchu rowerowego i powstawania udogodnień dla rowerzystów; - popularyzacji bezpiecznej koegzystencji kierowców, rowerzystów i pieszych (działania określone w Polityce rowerowej Wrocławia z 2010 r.);
- rozwijania systemu transportowego bez barier dla ruchu rowerowego; - rozwijania sieci tras rowerowych o wysokim standardzie; - zapewnienia spójności tras rowerowych; - stworzenia rekreacyjnego systemu tras rowerowych, w szczególności wzdłuż rzek; - kreowania powiązań rowerowych ośrodków akademickich z centrum Miasta; - kreowania powiązań rowerowych z atrakcjami turystycznymi miasta i okolic; - rozwijania sieci parkingów rowerowych, w tym przesiadkowych „Bike&Ride”; - rozwijania systemu wypożyczalni rowerów miejskich; - wprowadzania wymogu realizacji inwestycji wraz z parkingami dla rowerów; - zapewnienia ciągłości i spójności tras rowerowych na granicy miasta i gmin sąsiednich; - wspierania działań kreujących nowe połączenia rowerowe o charakterze ponadlokalnym (działania określone we Wrocławskiej polityce mobilności z 2013 r.).

Ponadto cele operacyjne (działania)¹² określone zostały w Planie zrównoważonej mobilności Wrocławia z 2019 r. (w perspektywie pięcioletniej) oraz Planie działań rowerowych do 2030 r.

W Planie zrównoważonej mobilności Wrocławia z 2019 r. w perspektywie pięcioletniej przewidziano działania w kierunku: - rozwijania przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów; - uspokojenia ruchu w mieście; - likwidacji luk w systemie tras rowerowych powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu; - sieci tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic; - rozbudowy parkingów B+R w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem

¹² Służące realizacji celów określonych w Polityce rowerowej Wrocławia z 2010 r. oraz Wrocławskiej polityce mobilności z 2013 r.

ruchem zewnętrznym; - przebudowy istniejących dróg w zakresie poprawy nawierzchni, budowy chodników i tras rowerowych.

Natomiast w Planie działań rowerowych do 2030 r. przewidziano skonkretyzowane działania w zakresie rozbudowy tras rowerowych, rozwoju sieci parkingów i stojaków rowerowych oraz działania informacyjne, promocyjne i edukacyjne skierowane do dzieci młodzieży i dorosłych oraz rozwój wrocławskiego roweru miejskiego. Ich wykonanie miało doprowadzić do realizacji do 2030 r. piętnastu celów operacyjnych polegających m.in. na: - likwidacji nieciągłości tras rowerowych; - spełnieniu wymogów CROW w zakresie krzyża tras rowerowych łączących północ z południem i wschód z zachodem z uwzględnieniem centrum miasta; - budowy nowych połączeń rowerowych; - modernizacji 25 km istniejących tras rowerowych; - stworzenia 20 tys. miejsc parkingowych dla rowerów, w tym B+R oraz możliwości parkowania roweru przy wszystkich instytucjach, placówkach oświatowych oraz firmach wnioskujących o stojaki; - utworzenia min. 500 bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów przy miejscu zamieszkania (zamykanych wiat rowerowych).

Zasady monitoringu stopnia realizacji celów i działań przyjętych w zakresie rozwoju i utrzymania infrastruktury rowerowej we Wrocławiu określone zostały w Polityce rowerowej Wrocławia z 2010 r., Wrocławskiej polityce mobilności z 2013 r. oraz Planie Zrównoważonej Mobilności z 2019 r. W dokumentach tych określono łącznie 24 wskaźniki i mierniki¹³ służące ocenie realizacji celów (działań) oraz częstotliwość ustalania ich wartości. Wyniki prowadzonego monitoringu w ww. zakresie zostały opisane w pkt III.1.3 i III.1.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

W odniesieniu do rozbudowy i utrzymania infrastruktury rowerowej we Wrocławiu przyjęto do stosowania standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego określone w załączniku do Zasad kształtowania systemu rowerowego z 2005 r. oraz w dokumencie przyjętym uchwałą nr 3597/VI/21 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 kwietnia 2021 r. w sprawie standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego. Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu wyjaśniła, że dokument ten zaktualizował pierwotne standardy z 2005 r. i funkcjonuje jako zwyczajowo przyjęty¹⁴.

(akta kontroli: t. I str. 13-17, 33-330)

W sprawie aktualności i stosowania przy tworzeniu sieci wrocławskiej infrastruktury rowerowej w latach 2019-2022 Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu z 2005 oraz Standardów projektowych i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia z 2005 r.¹⁵, Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu wyjaśniła m.in., że założenia ww. dokumentów pozostają w dużej mierze aktualne. O ich przyjęcie wnioskowały środowiska pozarządowe.

(akta kontroli: t. I str. 13-17, t. VIII str. 1-273)

1.2. W okresie objętym kontrolą zadania związane z miejską infrastrukturą rowerową realizowane były przez Urząd oraz miejskie jednostki organizacyjne i spółki z udziałem miasta Wrocławia. Zadania w zakresie:

¹³ Wskazujących pożądane wartości monitorowanych wskaźników lub kierunki ich zmian.

¹⁴ Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. i Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta wskazują go w opisie przedmiotu zamówienia wraz z wymogiem ich stosowania dla projektantów.

¹⁵ W świetle zasadniczych zmian wrocławskiej infrastruktury rowerowej mających miejsce po 2005 r., określeniu nowego układu tras rowerowych w Studium (2018 r.), przyjęciu nowych standardów projektowe i wykonawcze dla systemu tras rowerowych (2021 r.).

- utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej – realizowane były przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu (dalej: ZDiUM), Zarząd Zieleni Miejskiej (dalej: ZZM) oraz Ekosystem Sp. z o. o.¹⁶;
- rozwoju miejskiej infrastruktury rowerowej – przez Biuro Zrównoważonej Mobilności oraz Wydział Inżynierii Miejskiej (jednostki organizacyjne wyodrębnione w strukturze Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu);
- przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczącej miejskiej sieci infrastruktury rowerowej - przez Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., ZDiUM, ZZM oraz Zarząd Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM);
- prowadzenia wypożyczalni rowerów miejskich – przez zewnętrznego operatora.¹⁷

(akta kontroli: t. I str. 13-27, 33-47, t. II str. 1-194, t. III str. 1-189)

Dodatkowo w strukturze organizacyjnej Urzędu, w ramach Biura Zrównoważonej Mobilności DIT, wydzielone zostało samodzielne stanowisko ds. rozwoju ruchu rowerowego, tzw. Oficer rowerowy¹⁸.

Prezydent Wrocławia powołał również Radę ds. Polityki Rowerowej¹⁹. Pełniła ona funkcję organu opiniodawczo-doradczego Prezydenta Wrocławia w sprawach dotyczących współuczestnictwa mieszkańców w zarządzaniu Miastem w zakresie spraw rowerowych²⁰.

(akta kontroli: t. I str. 13-27, 33-47, t. IV str. 1-139)

1.3. Urząd prowadził monitoring stopnia realizacji celów związanych z infrastrukturą rowerową wyznaczonych w Polityce rowerowej Wrocławia z 2010 r., Wrocławskiej polityce mobilności z 2013 r. oraz Planie zrównoważonej mobilności z 2019 r. Analizowane w tym celu dane pochodziły ze źródeł własnych Urzędu²¹, miejskich jednostek organizacyjnych²², kompleksowego badania ruchu przeprowadzonego we Wrocławiu w 2018 r. (dalej: KBR z 2018 r.), „Badania Klimatu rowerowego 2020” (zrealizowanego przez Polską Unię Mobilności Aktywnej) oraz z zasobów Policji, Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej SA i systemu informacji geograficznej (GIS).

Za prowadzenie monitoringu odpowiadało Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu. Biuro to weryfikowało również poprawność danych objętych monitoringiem wskaźników odnoszących się do rozwoju infrastruktury rowerowej, pozyskiwanych z ww. źródeł, w tym odniesieniu do m.in. długości odcinków dróg rowerowych, liczby

¹⁶ Spółka z większościami udziałem Miasta, realizująca na jego rzecz zadania polegające m.in. na utrzymaniu i monitorowaniu czystości i porządku na drogach będących we władaniu Miasta, w tym na ciągach pieszo-rowerowych i wydzielonych ścieżkach rowerowych.

¹⁷ Podział ten wynikał z: - Regulaminu Organizacyjnego Urzędu; - uchwały nr XXXII/742/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 października 2012 r. w sprawie nadania statutu ZDiUM oraz Regulaminu Organizacyjnego ZDiUM; - uchwały nr LIV/1570/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 września 2010 r. w sprawie nadania statutu ZIM oraz Regulaminu Organizacyjnego ZIM; - uchwały nr LIV/1565/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 września 2010 r. w sprawie nadania statutu ZZM oraz Regulaminu Organizacyjnego ZZM; - umowy Spółki WI z dnia 20 lipca 2007 roku, Repertorium A nr 496/2020; - uchwały nr XXVI/584/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 maja 2012 r. w sprawie utworzenia spółki Ekosystem Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością oraz zarządzenia nr 6319/12 Prezydenta Wrocławia z dnia 17 grudnia 2012 r. ze zm. w sprawie zasad zlecania i rozliczania z realizacji zadań powierzonych do wykonywania ww. spółce; - umowy nr 9/314/2018 zawartej 31 października 2018 r. pomiędzy Miastem a podmiotem zewnętrznym prowadzącym wypożyczalnię rowerów miejskich (z kolejnymi aneksami).

¹⁸ Zadania Oficera rowerowego określone zostały w pkt IV.7 Polityki Rowerowej Wrocławia z 2010 r. Natomiast obowiązki osoby zatrudnionej na stanowisku Oficera rowerowego w karcie zakresu i podziału pracy pracowników samorządowych Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.

¹⁹ Powołana w składzie określonym w zarządzeniu nr 6767/17 Prezydenta Wrocławia z dnia 18 kwietnia 2017 r., zmienionym zarządzeniem nr 268/19 Prezydenta Wrocławia z dnia 24 kwietnia 2019 r.

²⁰ Zakres zadań Rady ds. Polityki rowerowej określony został w pkt IV.7 Polityki Rowerowej Wrocławia z 2010 r. oraz zarządzeniach Prezydenta Wrocławia w sprawie jej powołania.

²¹ Gromadzone były przez Biuro Zrównoważonego Rozwoju UMW, Wydział Inżynierii Miejskiej UMW, Oficera Rowerowego, Biuro Ochrony Przyrody i Klimatu UMW, Biuro Strategii Miasta UMW.

²² Właściwych merytorycznie, w tym m.in. ZDiUM.

stojaków rowerowych i parkingów B&R. Wyniki monitoringu Wrocławskiej polityki mobilności z 2013 r. i Planu zrównoważonej mobilności Wrocławia z 2019 r. publikowane były na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej UMW. Informacje w zakresie realizacji polityki rowerowej zawierane były również w corocznie sporządzanych raportach o stanie miasta.

(akta kontroli: t. VIII str. 1-273, t. X str. 34-52)

1.4. Z uwagi na założoną w Polityce rowerowej z 2010 r. pięcioletnią częstotliwość przeprowadzania KBR, Urząd nie dokonał weryfikacji poziomu realizacji wskaźnika udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście w 2020 r. Cel strategiczny określony w tym dokumencie zakładał osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście w 2020 r. Badanie przeprowadzone w 2018 r. wykazało realizację ww. wskaźnika na poziomie 6,3%. Natomiast kolejne badanie pozwalające na ustalenie jego poziomu zaplanowano na 2023 r., tj. po upływie pięciu lat od ostatniego. W sprawie przyczyn niedostosowania częstotliwości przeprowadzenia we Wrocławiu kompleksowego badania ruchu do założeń Polityki rowerowej Wrocławia z 2010 r., Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu wyjaśniła m.in., że „(...)Zakres kompleksowych badań ruchu powoduje, że generują one olbrzymie koszty dla samorządu. To właśnie koszty kompleksowych badań ruchu są najważniejszą determinantą w ich zlecaniu przez Miasto. W edycji KBR2010/11 koszt badań brutto wyniósł 1 531 100 zł. Badania w edycji KBR2018 (ze zwiększonym zakresem) kosztowały 2 706 000 zł. (...)”.

Urząd nie posiadał wystarczających danych do oceny realizacji Wrocławskiej polityki mobilności z 2013 r. w zakresie poziomu wskaźników monitoringu dotyczących: liczby wypadków na drogach z udziałem rowerzystów za 2020 i 2021 r. oraz danych w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wypadków wśród rowerzystów za 2021 r.²³, tj. wskaźnika określonego dla oceny obszaru „Miasto bezpieczne w ruchu” w Planie Zrównoważonej Mobilności z 2019 r.²⁴.

Jak wyjaśniła Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu dane w zakresie wypadków na drogach do monitoringu stopnia realizacji założeń Wrocławskiej Polityki Mobilności pozyskiwane były z systemu SEWIK za pośrednictwem Policji tj. źródła zewnętrznego. Jednak, według informacji pozyskanych z Policji, w 2020 r. zmienił się sposób prowadzenia tego systemu i obecnie Policja nie jest w stanie wygenerować danych w zakresie liczby wypadków na drogach z udziałem rowerzystów. Urząd Miejski Wrocławia nie ma dostępu do systemu, więc nie jest w stanie samodzielnie zweryfikować tej informacji.

(akta kontroli: t. VIII str. 1-273, t. X str. 34-52)

1.5. W okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. w Centralnym Rejestrze Skarg i Wniosków Urzędu nie odnotowano skarg w przedmiocie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Odnotowane zostały natomiast dwa wnioski i trzy petycje.

Wnioski wniesione przez Stowarzyszenie Akcja Miasto w dniu 30 grudnia 2021 r. (w sprawie budowy przejścia dla pieszych (rowerzystów) przez ul. Legnicką na wysokości skrzyżowania z ul. Nabycińską oraz w sprawie ustanowienia Wrocławskiego Wieloletniego Programu Kładkowego) uznane zostały za niezasadne. Rozpatrzone zostały w terminie²⁵, a w zakresie rozstrzygnięcia uzasadnione innymi planami co do organizacji ruchu w miejscu wnioskowanej budowy przejścia dla

²³ „Wskaźnika określonego dla obszaru „Miasto bezpieczne w ruchu” jako „liczba ofiar wypadków dla poszczególnych środków transportu”.

²⁴ Jako „liczba ofiar wypadków dla poszczególnych środków transportu”.

²⁵ Określonym w zarządzeniu nr K/37/19 Prezydenta Wrocławia z dnia 31 grudnia 2019 r. zmienionym zarządzeniem Nr K/7/20 Prezydenta Wrocławia z dnia 14 lutego 2020 r.

pieszych i rowerzystów oraz możliwości finansowania budowy kładek ze środków Programu Rowerowego i Programu Ruchu Pieszego.

Wniesione do Prezydenta Wrocławia petycje dotyczyły: - podjęcia działań w celu realizacji Zielonej rowerowo-pieszego obwodnicy Wrocławia (18 stycznia 2019 r.); - budowy łącznika pieszo-rowerowego pomiędzy ulicami Tęczową i Góralską (6 marca 2020 r.); - przebudowy chodnika oraz ścieżki rowerowej przy al. Kasprowicza 65-71 (20 lipca 2021). Rozpatrzone zostały w terminie²⁶ poprzez udzielenie autorom petycji pisemnych informacji o, odpowiednio: - braku możliwości podjęcia działań z uwagi na ograniczone środki budżetowe i konieczność dokończenia realizowanych inwestycji rowerowych; - zaplanowanie rozwiązań w zakresie łącznika pieszo-rowerowego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego; - dokonaniu stosownej korekty projektu przebudowy chodnika i ścieżki rowerowej.

Ponadto przygotowane i przeprowadzone zostały przez Urząd konsultacje społeczne pt. „Jak rozwijać komunikację rowerową?”. Główna ich część przeprowadzona została w okresie od 22 czerwca do 13 lipca 2021 r.²⁷. W ramach konsultacji pozyskano ponad 2500 opinii mieszkańców. Wyniki konsultacji przedstawione zostały w raporcie sporządzonym w kwietniu 2022 r. i posłużyły do przygotowania „Planu działań rowerowych do 2030 roku”.

(akta kontroli: t. I str. 160-333, t. X str. 41-42, 47, 53-81, 169-172)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W Urzędzie obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, w których wskazano cele związane z rozwojem infrastruktury rowerowej. W odniesieniu do osiągnięcia celu strategicznego zakładającego co najmniej 15% udział ruchu rowerowego w 2020 r. nie przeprowadzono badań pozwalających ustalić stopień realizacji tego wskaźnika. NIK zauważa ponadto, że wciąż na etapie realizacji pozostawał cel związany z utworzeniem spójnej sieci tras rowerowych na terenie Wrocławia.

OBSZAR

2. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu
faktycznego

2.1. W zarządzie Miasta według stanu na 31 marca 2022 r.²⁸ pozostawały:

- drogi dla rowerów o łącznej długości 110 630 m;
- drogi dla pieszych i rowerów o łącznej długości 204 810 m;
- pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy o łącznej długości 34 800 m, w tym kontrapasy o łącznej długości 5120 m.

Łączna długość przywołanej powyżej infrastruktury rowerowej wynosiła 350 240 m.

Ponadto w zarządzie Miasta pozostawały także 52 zadane parkingi rowerowe.

Sekretarz Miasta wyjaśnił²⁹, że „Zarząd nad elementami infrastruktury rowerowej sprawowany jest przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Zarząd Zieleni Miejskiej zarządza terenami parków i zieleńców, w obrębie których występują szlaki komunikacyjne, które pełnią funkcję ciągów pieszo-rowerowych”.

²⁶ Określonym w art. 10 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870).

²⁷ W ramach konsultacji przeprowadzone zostały e-spotkania, zorganizowane zostały przejazdy rowerowe dla dorosłych i dzieci, warsztaty edukacyjno-konsultacyjnych dla dzieci i młodzieży.

²⁸ Wedle przedłożonych na potrzeby kontroli danych.

²⁹ W przypadku wszystkich przedłożonych wyjaśnień wskazywano, że Sekretarz Miasta działa z upoważnienia Prezydenta Wrocławia.

W wyniku kontroli nie stwierdzono funkcjonowania pasów ruchu dla rowerów w ciągu dróg, na których dopuszczalna prędkość była wyższa niż 50 km/h.

(akta kontroli: t. V str. 85, 179-189, 228-240, 241-246)

2.2. Zadania w zakresie dotyczącym rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w okresie objętym kontrolą realizowane były w Urzędzie przez Wydział Inżynierii Miejskiej oraz Biuro Zrównoważonej Mobilności (funkcjonujące w ramach Departamentu Infrastruktury i Transportu).

W Wydziale Inżynierii Miejskiej funkcjonował:

- 1) Dział Utrzymania Miasta, któremu powierzono zadania m.in. w zakresie: koordynacji planowania zadań eksploatacyjnych infrastruktury drogowej;
- 2) Dział Zarządzania Ruchem, któremu powierzono zadania m.in. w zakresie: zarządzania ruchem drogowym w Mieście, zgodnie z przepisami dotyczącym szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, zwłaszcza m.in.: [1] rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu; [2] prowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną dokumentacją organizacji ruchu zastępczego;
- 3) Dział Projektów Mobilności Aktywnej, któremu powierzono zadania m.in. w zakresie: [1] inicjowania, koordynacji i ewaluacji działań prowadzących do poprawy warunków ruchu niechronionych uczestników ruchu: pieszych i rowerzystów; [2] opracowywania koncepcji i projektów poprawiających warunki ruchu pieszych i rowerzystów; [3] opiniowania koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej, obiektów kubaturowych, przestrzeni publicznych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie udogodnień i rozwiązań mających wpływ na niechronionych uczestników ruchu (w tym m.in. budowy i remontów chodników oraz dróg dla rowerów, doświetlania przejść i ciągów pieszych i rowerowych; likwidacji barier dla ruchu pieszego i rowerowego; poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów); [4] uczestniczenia w ustalaniu planów z zakresu rozwoju dróg dla rowerów.

Natomiast w Biurze Zrównoważonej Mobilności m.in.:

- 1) funkcjonował Zespół ds. Modelowań i Monitoringu, któremu powierzono zadania m.in. w zakresie monitorowania realizacji *Wrocławskiej polityki mobilności*;
- 2) funkcjonował Zespół ds. Mobilności Aktywnej, któremu powierzono zadania w zakresie m.in. kształtowania przestrzeni miejskiej przyjaznej pieszym, rowerzystom oraz zapewniającej dostęp do rekreacyjnego zasobu rzek³⁰;
- 3) funkcjonowało Samodzielne stanowisko ds. rozwoju ruchu rowerowego (Oficer rowerowy)³¹, któremu powierzono zadania w zakresie m.in.: [1] koordynacji i kształtowania przestrzeni miejskiej przyjaznej użytkownikom rowerów; [2] opracowywania programu rozwoju infrastruktury rowerowej oraz planów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą rowerową; [3] monitorowania i opiniowania projektów inwestycji miejskich pod kątem potrzeb rowerzystów; [4] prowadzenia działań zmierzających do rozwoju

³⁰ Począwszy od 15 października 2019 r. wyodrębniono zadania dotyczące m.in.: [1] inicjowania, przygotowania i prowadzenia działań edukacyjnych na rzecz ruchu pieszego i rowerowego; [2] współpracy i współdziałania z jednostkami miejskimi oraz z organizacjami pozarządowymi i stowarzyszeniami zrzeszającymi pieszych i rowerzystów w zakresie prowadzonych działań.

³¹ Wchodzące w skład Zespołu ds. Mobilności Aktywnej

ruchu rowerowego w Mieście w szczególności poprawy istniejącej infrastruktury rowerowej i kształtowania nowych rozwiązań; [5] monitoringu realizacji Polityki rowerowej; [6] koordynacji rozwiązywania bieżących problemów rowerowych zgłaszanych przez mieszkańców.

Zadania dotyczące przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej powierzono gminnym jednostkom organizacyjnym w następującym zakresie:

[1] Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu – powierzenie zadań w tym zakresie nastąpiło na podstawie Uchwały Nr XXXII/742/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 października 2012 r. w sprawie nadania statutu Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu;

[2] Zarządowi Zieleni Miejskiej – powierzenie zadań w tym zakresie nastąpiło na podstawie uchwały Nr LIV/1565/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 września 2010 r. w sprawie nadania statutu Zarządowi Zieleni Miejskiej³². W § 4 pkt 3 Statutu wskazano, że zadania ZZM realizowane w zakresie określonym jego przedmiotem działania, obejmują pełnienie funkcji inwestora m.in. dla inwestycji powierzonych do realizacji;

[3] spółce Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. – powierzenie zadań w tym zakresie nastąpiło na podstawie umowy spółki³³, w której w § 6 ust. 1 pkt 1 wskazano, że celem działalności spółki jest prowadzenie obsługi inwestorskiej wykonywanej na rzecz Gminy Wrocław na zasadach zastępstwa inwestorskiego i wykonywania w jego ramach obowiązków związanych z procesem budowlanym;

[4] Zarządowi Inwestycji Miejskich – powierzenie zadań w tym zakresie nastąpiło na podstawie uchwały LIV/1570/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 września 2010 r. w sprawie nadania statutu Zarządowi Inwestycji Miejskich. W statucie tym wskazano m.in., że przedmiotem działalności ZIM jest prowadzenie obsługi inwestorskiej na rzecz Gminy.

(akta kontroli: t. I str. 10, 16, 18-19, t. II str. 1-194, t. III str. 1-189)

W związku z realizacją przez Gminę Wrocław zadań w zakresie rozwoju i utrzymania miejskiej sieci infrastruktury rowerowej Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że zidentyfikowane zostały bariery przejawiające się głównie zagadnieniami dotyczącymi uzgodnień z podmiotami zewnętrznymi. Sekretarz Miasta wskazał na następujące przypadki dotyczące: [1] długotrwałego procesu uzyskania pozwolenia wodnoprawnego w przypadku jednej inwestycji; [2] komplikacji związanych z przebudową kolizyjnych sieci pozostających w gestii przedsiębiorstw energetycznych, co determinuje możliwość uzgodnienia całej dokumentacji technicznej; [3] wymogów stawianych przez służby konserwatorskie w zakresie uwzględniania tzw. „rysu historycznego” danego obszaru wraz z pozostawieniem m.in. zasadniczej geometrii ulicy, jej historycznego układu, oraz przede wszystkim rodzaju nawierzchni (kostka kamienna) także w przypadku dróg dla rowerów; [4] wymagania uzyskania przez inwestora opinii pomocniczych od spółek kolejowych w celu wydania odstępstwa od przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³⁴, niezbędnego do uzyskania pozwolenia na budowę. Sekretarz Miasta wyjaśnił również, że „(...) zidentyfikowaną barierą ogólną dla rozwoju infrastruktury rowerowej jest brak możliwości projektowania samodzielnych

³² Ze zmianami wprowadzonymi uchwałami: nr XLVII/1101/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 r. zmieniającą uchwałę nr LIV/1565/10 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie nadania statutu Zarządowi Zieleni Miejskiej oraz nr IX/219/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającą uchwałę nr LIV/1565/10 Ray Miejskiej Wrocławia w sprawie nadania statutu Zarządowi Zieleni Miejskiej.

³³ Tekst jednolity z 21 listopada 2020 r. umowy spółki z dnia 20 lipca 2007 r.

³⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.

dróg rowerowych w oparciu o tzw. specustawę drogową oraz długi czas oczekiwania na uzyskanie odstępstw od warunków technicznych od Ministra Infrastruktury”.

(akta kontroli: t. I str. 10, 16, 18-19, t. XI str. 1-4)

W odniesieniu do zapewnienia realizacji przez ZDiUM obowiązku wynikającego z art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych obejmującego opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich Sekretarz Miasta wyjaśnił, że *„Finansowanie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich ujęte jest w planie wydatków Miasta: w budżecie Miasta i w Wieloletniej Prognozie Finansowej oraz w „Planie Eksploatacji”.*”

Natomiast w odniesieniu zadania wynikającego z art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego z Miasta wyjaśnił m.in., że w strukturach Urzędu w 2017 r. została powołana komórka organizacyjna Biuro Zrównoważonej Mobilności, która odpowiada za ww. zadania³⁵, a dotyczące planów rozwoju sieci transportowej Wrocławia, nie tylko drogowej, ale szeroko pojętego systemu przemieszczania się po mieście. Sekretarz Miasta wskazał przy tym, że dokumentem o charakterze nadrzędnym i strategicznym w Mieście jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zawierające część *Polityka zrównoważonej mobilności*, określającą kierunki rozwoju systemu transportowego w powiązaniu z rozwojem przestrzennym Miasta, a także że projekty planów miejscowych uzgadniane są w ramach procedury z zarządcą drogi. Ponadto Sekretarz wyjaśnił m.in., że *„Urząd Miejski Wrocławia nie sporządza planów, o których mowa w art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych. Bazą do realizacji poszczególnych elementów systemu transportowego jest (...) Studium oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a harmonogram i priorytety wypracowywane są wewnętrznie w oparciu o możliwości budżetowe. Takie podejście wynika z faktu pełnej koordynacji działań w zakresie rozwoju sieci transportowej, w tym drogowej, wewnątrz struktury Urzędu. (...)”.*

(akta kontroli: t. XI str. 15-16, 22-24)

2.3. W odniesieniu do prowadzenia oceny wykonania zadań w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej Sekretarz Miasta wyjaśnił, że prowadzono stały, bieżący monitoring stanu realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych poprzez cyklicznie odbywające się spotkania monitoringowe: [1] co ok. trzy tygodnie z WI sp. z o.o. i ZDiUM oraz [2] co ok. dwa miesiące z Zarządem Inwestycji Miejskich. Sekretarz Miasta wyjaśnił również, że monitoring zadań inwestycyjnych prowadzony jest również na podstawie kart monitoringu projektów w ramach elektronicznego systemu monitoringu projektów. Ponadto wobec potrzeby monitorowania zaciąganych przez Miasto zobowiązań, jednostki miejskie przed uruchomieniem procedur przetargowych zostały zobligowane do występowania o zgodę do Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu.

³⁵ Zadania w zakresie: [1] kreowania spójnego podejścia do kształtowania systemu transportowego w Mieście w sposób przyjazny mieszkańcom i środowisku; [2] planowania rozwoju systemu transportowego w zgodzie z ideą Wrocławskiej polityki mobilności; [3] opracowania analiz transportowych związanych z rozwojem przestrzennym Miasta i jego etapowaniem; [4] prowadzenia modelu ruchu dla Wrocławia; [5] wskazania istotnych uwarunkowań i kierunków rozwoju transportu w odniesieniu do sposobu rozwoju poszczególnych obszarów Miasta; [6] bezpośredniej współpracy z Wydziałem Planowania Przestrzennego w opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia w zakresie transportu i infrastruktury technicznej (odpowiednio § 20 pkt 1, 2, 5, 9, 10, i 11 Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego Wrocławia w brzmieniu ustalonym zarządzeniem Nr 7159/22 Prezydenta Wrocławia z dnia 28 lutego 2022 r).

Ponadto Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu wyjaśniła, że oceny prawidłowości wykonania zadań w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących infrastruktury rowerowej przez jednostki miejskie w omawianym zakresie dokonywano, na różnych etapach inwestycji, poprzez: [1] wydawane wytyczne projektowe, [2] przekazane do Wydziału Inżynierii Miejskiej i Biura Zrównoważonej Mobilności przez jednostki (ZDiUM i WI Sp. z o.o.) propozycje opisów przedmiotu zamówienia, przed ogłoszeniem przetargu na wybór wykonawcy, [3] wydawanie opinii do dokumentacji projektowych, [4] udział w radach technicznych i radach budowy, [5] udział w odbiorach inwestycji.

W związku z realizacją w okresie objętym kontrolą:

- a) inwestycji pn. „Wyznaczenie dróg i ścieżek rowerowych w ul. Małachowskiego we Wrocławiu” m.in.: [1] zaprojektowano tzw. odgięcie od strony wschodniej³⁶ w przestrzeni poprzedzającej przejazd dla rowerzystów przez ul. Dąbrowskiego (kierunek jazdy rowerzysty – od strony ul. Pułaskiego, w kierunku ul. Dworcowej); [2] nie zaprojektowano i nie wykonano przejazdu dla rowerzystów łączącego północną i południową część ul. Małachowskiego w przebiegu zbieżnym z wyznaczonym przejściem dla pieszych (w pobliżu skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego); [3] nie zaprojektowano i nie zrealizowano rozwiązania zapewniającego możliwość kontynuowania jazdy od strony ul. Dworcowej w kierunku Dworca Głównego PKP³⁷;
- b) zadania obejmującego wprowadzenie strefy płatnego parkowania na ul. Komandorskiej m.in.: nie przewidziano kontynuacji infrastruktury rowerowej (droga dla rowerów kończy się w pobliżu ul. Wielkiej i nie łączy się z innymi elementami infrastruktury rowerowej).

W odniesieniu do powyższych rozwiązań Sekretarz Miasta wyjaśnił, że zaprojektowane odgięcie jest zgodne z obowiązującymi przepisami, natomiast w pozostałym zakresie takich elementów nie obejmowała dokumentacja projektowa.

NIK dostrzegając wyłączne uprawnienie Miasta do ustalenia ostatecznego zakresu rzeczowego inwestycji, a także zastosowanych w związku z jej realizacją rozwiązań, wynikających w szczególności z istniejących uwarunkowań przestrzennych miasta, wskazuje, że zastosowane faktycznie rozwiązania mogą niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo i komfort korzystania z infrastruktury przez rowerzystów. NIK podkreśla, że układ tras rowerowych powinien spełniać m.in. wymogi w zakresie: spójności – połączenie źródeł i celów ruchu, bezpośredniości – jak najkrótsze objazdy, jak najmniejsze wydłużenie trasy, bezpieczeństwa – rowerzystów i innych uczestników ruchu, komfort użytkowania – szybki i wygodny przejazd.

(akta kontroli: t. V str. 3-4, str. 87-88, t. X str. 34-37, 41-52, , t. X str. 4-15, t. XI str. 17-18, 26-27)

2.4. W odniesieniu do budżetu Miasta na lata 2019-2022 w zakresie dotyczącym wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury drogowej ogółem (w tym rowerowej):

- a) zgłoszone zostało zapotrzebowanie na łączną kwotę 2 282 436,5 tys. zł (410 500,3 tys. zł – na 2019 r., 485 840,1 tys. zł na 2020 r., 758 894,4 tys. zł na 2021 r. oraz 627 201,7 tys. zł na 2022 r.);
- b) uwzględnione zostały środki w łącznej kwocie 2 177 962,5 tys. zł (391 415,9 tys. zł na 2019 r., 466 350,4 tys. zł na 2020 r., 663 664,1 tys. zł na 2021 r. oraz 656 532,1 tys. zł na 2022 r.);

³⁶ Po północnej stronie ul. Małachowskiego.

³⁷ Za przejazdem dla rowerzystów zlokalizowanym po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Dworcową.

- c) wysokość uwzględnionych środków w planie po zmianach wyniosła łącznie 1 772 322,2 tys. zł (242 741,6 tys. zł na 2019 r., 376 290,8 tys. zł na 2020 r., 493 173,6 tys. zł na 2021 r. oraz 660 116,2 tys. zł na 2022 r.);
- d) wykonanie wydatków w tym zakresie do końca I kwartału 2022 r. wyniosło łącznie 1 174 386,2 tys. zł (241 340,1 tys. zł za 2019 r., 374 321,8 tys. zł za 2020 r., 489 867,9 tys. zł za 2021 r. oraz 68 856,4 tys. zł za I kwartał 2022 r.).

W odniesieniu do wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej na lata 2019-2022³⁸:

- a) zgłoszono zapotrzebowanie na łączną kwotę 99 228,4 tys. zł (w tym: 40 186,1 tys. zł na 2019 r., 21 843,4 tys. zł na 2020 r., 15 429,2 tys. zł na 2021 r. oraz 21 769,7 tys. zł na 2022 r.);
- b) w planach uwzględniono środki finansowe w łącznej kwocie 71 876,1 tys. zł (19 204,7 tys. zł na 2019 r., 21 020,0 tys. zł na 2020 r., 18 737,2 tys. zł na 2021 r. oraz 12 914,2 tys. zł na 2022 r.);
- c) w planach po zmianach uwzględniono środki w łącznej kwocie 51 288,4 tys. zł (13 778,5 tys. zł na 2019 r., 10 805,9 tys. zł na 2020 r., 13 789,8 tys. zł na 2021 r. oraz 12 914,2 tys. zł na 2022 r.);
- d) wykonanie wydatków w tym zakresie do końca I kwartału 2022 r. wyniosło łącznie 38 373,8 tys. zł³⁹ (13 655,6 tys. zł⁴⁰ za 2019 r., 10 804,4 tys. zł⁴¹ za 2020 r., 13 768,2 tys. zł⁴² za 2021 r. oraz 145,6 tys. zł za I kwartał 2022 r.).

Jednym z dokumentów, w których wskazano m.in. niezbędne inwestycje w zakresie infrastruktury rowerowej był opracowany przez Departament Infrastruktury i Transportu w kwietniu 2022 r. *Plan działań rowerowych do 2030 r.*⁴³ Dokument ten nie konkretyzował jednak zakładanych kosztów realizacji, jak i terminów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych. We wstępie do tego planu wskazano m.in., że „*Plan działań rowerowych do 2030 roku to dokument zbierający rekomendowane kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej oraz działań edukacyjno-promocyjnych. Potrzeba stworzenia planu wynika przede wszystkim z konieczności priorytetyzacji poszczególnych inwestycji oraz usystematyzowania innych działań na rzecz ruchu rowerowego*”. Ponadto w 2019 r. we współpracy z Radą ds. Polityki Rowerowej Wrocławia opracowana została lista priorytetowych inwestycji dla ruchu rowerowego.

(akta kontroli: t. I str. 19, 148-159, t. V str. 3-4, 87-88, 228-232, 242-246, t. X str. 4-15, t. XI str. 17-18, 26-27)

2.5. W okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. pozostająca w zarządzie Miasta⁴⁴:

- długość dróg dla rowerów zwiększyła się z 84 200 m (według stanu na 31 grudnia 2018 r.) do 110 630 m. Tym samym długość dróg dla rowerów zwiększyła się o 26 430 m (tj. o 31,4%), a odsetek dróg dla rowerów powstałych w okresie objętym kontrolą stanowił 23,9% tej infrastruktury ogółem;

³⁸ Zaprezentowane na potrzeby kontroli i uwzględnione w treści wystąpienia pokontrolnego dane odnoszą się wyłącznie do zadania „Program rowerowy” oraz „Budowa dróg rowerowych we Wrocławiu – etap II”, gdyż jak wskazano spowodowane to jest składaniem wniosków do projektu budżetu zawierających całkowite koszty na poszczególne zadania drogowe (bez wyodrębnienia kosztów komponentu rowerowego).

³⁹ W tym 23 126,8 tys. zł z budżetu Gminy oraz 15 247,0 tys. zł środki UE. Przywołane kwoty wydatków nie uwzględniają środków niewygasających, który wyniosły 156,8 tys. zł za 2019 r.

⁴⁰ W tym 9 463,7 tys. zł z budżetu Gminy, 4 191,9 tys. zł środki UE.

⁴¹ W tym 3 859,3 tys. zł z budżetu Gminy oraz 6 945,1 tys. zł środki UE.

⁴² W tym 9 658,2 tys. zł z budżetu Gminy oraz 4 110,0 tys. zł środki UE.

⁴³ W dokumencie tym określono priorytety realizacyjne w czterech obszarach: [1] Trasy rowerowe; [2] Parkingi rowerowe; [3] Informacja, promocja i edukacja; [4] Wrocławski Rower Miejski.

⁴⁴ Wedle przedłożonych na potrzeby kontroli danych.

- długość dróg dla pieszych i rowerów zwiększyła się z 187 900 m (według stanu na 31 grudnia 2018 r.) do 204 810 m. Tym samym długość dróg dla pieszych i rowerów zwiększyła się o 16 910 m (9,0%), a odsetek dróg dla pieszych i rowerów powstałych w okresie objętym kontrolą stanowił 8,3% tej infrastruktury ogółem;
- długość pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów zwiększyła się z 30 880 m (według stanu na 31 grudnia 2018 r.) do 34 800 m. Tym samym długość pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów zwiększyła się o 3920 m (12,7%), a odsetek pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów powstałych w okresie objętym kontrolą stanowił 11,2% tej infrastruktury ogółem⁴⁵;
- liczba zadaszonych parkingów rowerowych zwiększyła się z 42 (według stanu na 31 grudnia 2018 r.) do 52. Tym samym liczba zadaszonych parkingów rowerowych zwiększyła się o 10 (23,8%), a odsetek zadaszonych parkingów rowerowych powstałych w okresie objętym kontrolą stanowił 19,2% tej infrastruktury ogółem.

(akta kontroli: t. V str. 236)

2.6. W okresie objętym kontrolą uzupełnieniem dla miejskiej infrastruktury rowerowej były rowery dostępne w ramach Wrocławskiego Roweru Miejskiego (umożliwiającego wypożyczenie rowerów miejskich)⁴⁶.

W ramach tego systemu w poszczególnych latach objętych kontrolą:

- a) udostępnianych było: 2105 rowerów w 2019 r.; po 2285 rowerów w 2020 i 2021 r. oraz 2295 rowerów w 2022 r.⁴⁷ (przy czym w okresie zimowym udostępnianych było 600 rowerów standardowych oraz 65 rowerów niestandardowych);
- b) funkcjonowały 204 stacje (w tym cztery stacje sponsorskie), w których możliwy był pobór/zwrot rowerów w 2019 r., po 223 stacje (w tym 23 sponsorskie) w 2020 r. i 2021 r. oraz 224 stacje (w tym 24 sponsorskie) w 2022 r., tj. liczba stacji w okresie objętym kontrolą wzrosła o 9,8%;
- c) liczba zarejestrowanych użytkowników według stanu na 31 grudnia lat 2019-2021 wynosiła odpowiednio 254 209, 282 444, 320 174 oraz według stanu na 31 marca 2022 r. 324 987 użytkowników, tj. liczba zarejestrowanych użytkowników w okresie objętym kontrolą wzrosła o 70 778 (wzrost o 27,8%);
- d) liczba wypożyczeń w poszczególnych latach badanego okresu wynosiła: 1 871 783 w 2019 r., 1 378 496 w 2020 r., 2 001 647 w 2021 r. oraz 240 446 według stanu na 31 marca 2022 r., tj. liczba wypożyczeń w 2021 r. wzrosła względem 2019 r. o 10,1% (łączna liczba wypożyczeń w badanym okresie wyniosła 5 438 372).

Urząd w związku z funkcjonowaniem Wrocławskiego Roweru Miejskiego w okresie objętym kontrolą wydatkował łącznie 15 758 005,56 zł, w tym: 2 865 091,92 zł w 2019 r., 5 730 183,84 zł w 2020 r., 5 730 183,84 zł w 2021 r. oraz 1 432 545,96 zł do 31 marca 2022 r.

⁴⁵ W tym długość kontrapasów zwiększyła się z 4 280 m (według stanu na 31 grudnia 2018 r.) do 5120 m. Tym samym długość kontrapasów zwiększyła się o 840 m (19,6%), a odsetek kontrapasów powstałych w okresie objętym kontrolą stanowił 16,4% tej infrastruktury ogółem.

⁴⁶ Dane zawarte w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, odnoszące się do Wrocławskiego Roweru Miejskiego, mają charakter informacyjny (przedmiotem kontroli nie była prawidłowość działań dotyczących funkcjonowania systemu wypożyczalni roweru miejskiego).

⁴⁷ W przypadku każdego z przywołanych lat liczba ta obejmowała po 2000 rowerów standardowych oraz następujące rowery niestandardowe: [1] 35 rowerów dziecięcych „6+”; [2] 10 rowerów składanych; [3] sześć rowerów typu tandem; [4] sześć rowerów typu „cargo”; [5] sześć rowerów elektrycznych; [6] dwa rowery typu „handbike” – napędzanych także siłą ramion. Ponadto przywołane wartości liczbowe obejmowały następującą liczbę rowerów sponsorskich: 40 w 2019 r.; po 220 w 2020 r. i 2021 r. oraz 230 w 2022 r.

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że planowane jest kontynuowanie usługi Wrocławskiego Roweru Miejskiego na zasadach podobnych do funkcjonujących (w lipcu 2022 r. zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Uruchomienia oraz kompleksowa eksploatacja samoobsługowej wypożyczalni rowerów publicznych we Wrocławiu”).

(akta kontroli: t. XI str. 1-14)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

W związku z realizacją inwestycji pn. *Wyznaczenie dróg i ścieżek rowerowych w ul. Małachowskiego we Wrocławiu* w Urzędzie uzgodniono odbiegające od wymogów prawnych rozwiązania projektowe, polegające na zaprojektowaniu pasów ruchu dla rowerów, których szerokość – nie wliczając szerokości ścieku – była mniejsza niż 1,5 m, pomimo tego, że stosownie do § 46 ust. 3 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych* szerokość pasa ruchu dla rowerów powinna wynosić nie mniej niż 1,5 m i nie więcej niż 2 m (według dokumentacji projektowej szerokość ścieku wynosiła 40 cm, natomiast projektowane szerokości pasa ruchu dla rowerów – z uwzględnieniem szerokości ścieku – wynosiły od 1,5 m do 1,8 m).

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że *Rozwiązanie wprowadzone jest zgodne z obowiązującymi przepisami, w których nie ma mowy o wyłączeniu ścieku z szerokości drogi dla rowerów.*

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w wyjaśnieniach Sekretarza Miasta. Według NIK nie jest właściwy pogląd, wedle którego infrastruktura przeznaczona do odprowadzania wód opadowych, ma stanowić docelową nawierzchnię przeznaczoną dla ruchu rowerzystów. Ponadto w omawianym przypadku ściek wykonany został z kostki kamiennej, tj. nawierzchni która nie zapewnia komfortu i ergonomii poruszania się rowerzystów.

W ocenie NIK brak możliwości uwzględnienia szerokości ścieku jako szerokości pasa ruchu dla rowerów wynika również z systematyki rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, w których ściek zaliczono do wyposażenia technicznego dróg, jako urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę (dział IV, rozdział 1 tego aktu prawnego), a nie element przeznaczony do jazdy. Stosownie do art. 2 pkt 5a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁴⁸ pas ruchu dla rowerów to część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Wobec powyższego, a także wobec przywołanego już wyodrębnienia (w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych) ścieku jako urządzenia technicznego drogi w ocenie NIK brak jest możliwości uznania jako prawidłowego stanowiska Urzędu w przedmiotowej kwestii.

(akta kontroli: t. X str. 4-15, t. XI str. 17-18, 26-27)

OCENA CZĄSTKOWA

Podejmowane w Urzędzie działania, także w ramach posiadanych kompetencji nadzorczych, przyczyniły się do realizacji przez gminne jednostki organizacyjne przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w sposób co do zasady prawidłowy. W konsekwencji zwiększył się zasób tej infrastruktury, tj. w porównaniu do stanu na 31 grudnia 2018 r. na koniec I kwartału 2022 r. długość dróg dla rowerów zwiększyła się z 84 200 m do 110 630 m (wzrost o 31,4%), długość dróg dla pieszych i rowerów zwiększyła się z 187 900 m do 204 810 m (wzrost o 9,0%) oraz długość pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów zwiększyła się z 30 880 m do 34 800 m (wzrost o 12,7%). Jedyna w tym obszarze nieprawidłowość polegała na uzgodnieniu przez Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu rozwiązań projektowych zakładających wliczenie do szerokości pasów ruchu dla rowerów ścieku, co skutkowało wykonaniem w przypadku jednej

⁴⁸ Dz. U. z 2022 poz. 988.

z dwóch kontrolowanych inwestycji fragmentów infrastruktury rowerowej o szerokości użytecznej faktycznie mniejszej niż wymagana przepisami prawa.

OBSZAR

3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu faktycznego

3.1. Zadania w zakresie dotyczącym utrzymania prawidłowego stanu miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w okresie objętym kontrolą realizowane były ramach Urzędu przez Wydział Inżynierii Miejskiej oraz Biuro Zrównoważonej Mobilności (funkcjonujące w ramach Departamentu Infrastruktury i Transportu).

Ponadto zadania dotyczące utrzymania prawidłowego stanu miejskiej sieci infrastruktury rowerowej powierzono następującymi miejskim jednostkom organizacyjnym:

[1] ZDiUM – realizującego m.in. zadania w zakresie utrzymania nawierzchni dróg, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą i komunikacją zbiorową; przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg, drogowych obiektów inżynierskich, torowisk tramwajowych oraz infrastruktury drogowej i komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonywania robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;

[2] ZZM – realizującego zadania w zakresie utrzymania zieleni, w tym zieleni przydrożnej;

[3] Ekosystem sp. z o.o. – realizującej m.in. zadania związane z oczyszczaniem ulic, chodników, placów, terenów otwartych, przystanków komunikacji miejskiej oraz parkingów w miejskiej strefie płatnego parkowania w sezonie letnim i zimowym. Powyższe obejmowało m.in. utrzymanie czystości i porządku na ciągach pieszo-rowerowych i wydzielonych ścieżkach rowerowych.

(akta kontroli: t. II str. 1-194, t. III str. 1-189, t. IV str. 1-139, t. V str. 84-88)

3.2. W wyniku przeprowadzonych przez NIK oględzin fragmentów odcinków infrastruktury rowerowej, tj.: [1] drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Kamiennej, na odcinku od przystanku *Uniwersytet Ekonomiczny* do ul. Drukarskiej; [2] drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Borowskiej na odcinku od ul. Glinianej do ul. Kamiennej; [3] drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Komandorskiej od ul. Pabianickiej do ul. Wielkiej - stwierdzono liczne uszkodzenia nawierzchni, w tym ubytki masy bitumicznej, nierówności łączenia płyt i kostki betonowej, miejscowe obniżenia (zapadnięcia) powierzchni drogi, nierówności spowodowane rozrostem systemu korzeniowego drzew, a także zatarcia i ubytki w oznakowaniu poziomym skutkujące jego ograniczoną czytelnością.

Sekretarz Miasta w odniesieniu do podejmowania w Urzędzie działań ukierunkowanych na doprowadzenie tych odcinków infrastruktury do właściwego stanu technicznego wyjaśnił, że działania naprawcze należą do kompetencji Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu.

Ponadto w wyniku oględzin stwierdzono również przypadki:

- a) w których stan oznakowania poziomego na powierzchni infrastruktury rowerowej nie zapewniał jego pełnej czytelności⁴⁹,

⁴⁹ Dotyczyło to: [a] przejazdu dla rowerzystów przez ul. Borowską w pobliżu ul. Kukuczki po stronie wschodniej tego przejazdu – nieczytelne oznakowanie poziome informujące rowerzystów o konieczności ustąpienia pierwszeństwa; [b] wschodniej strony ul. Borowskiej (na odcinku od skrzyżowania z ul. Hubską do skrzyżowania z ul. Glinianą) – nieczytelne lub o ograniczonej czytelności oznakowanie poziome informujące o wydzieleniu drogi dla rowerów; [c] ul. Świdnickiej (od strony ul. Swobodnej w kierunku północnym) - oznakowanie poziome w pobliżu skrzyżowania z ul. Piłsudskiego częściowo znacznie zatarte; [d] ul. Świdnickiej (odcinek od Pl. Kościuszki do

- b) porastania gałęzi drzew lub innej roślinności w skrajni/przestrzeni infrastruktury rowerowej⁵⁰.

W odniesieniu do przywołanych przypadków Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że jednostką odpowiedzialną za utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej jest ZDiUM, a w powyższym zakresie w Urzędzie nie wprowadzono czynności dotyczących ponownej (kontrolnej w stosunku do zarządcy drogi), weryfikacji działań prowadzonych przez Zarząd drogi, a Urząd w ramach bieżących działań reaguje na ewentualne zgłoszenia dotyczące nieprawidłowości zaobserwowanych przez mieszkańców miasta lub pracowników Wydziału Inżynierii Miejskiej. Sekretarz wyjaśnił również m.in., że *„Zarząd Zieleni Miejskiej w ramach swoich zadań obejmujących bieżącą konserwację zieleni przyulicznej wykonuje zabiegi pielęgnacyjne w koronie drzew w sposób zapewniający odstąpienie skrajni drogowej zgodnie z obowiązującymi normatywami z zachowaniem pokroju oraz statyki drzewa oraz przycinanie krzewów w celu zapewnienia właściwej wysokości skrajni i widoczności. Prace w zakresie zieleni wykonywane są na bieżąco w miarę posiadanych środków finansowych, jednak należy pamiętać, że zieleń w okresie wegetacyjnym intensywnie przyrasta i mimo przeprowadzonych zabiegów w krótkim czasie może ponownie kolidować z infrastrukturą. (...)”*.

Ponadto w wyniku oględzin stwierdzono:

- a) istnienie rozwiązań skutkujących w odniesieniu do infrastruktury rowerowej lokalizacją elementów innej infrastruktury w odległościach mniejszych niż określone w załączniku nr 1 – pkt 5.2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych⁵¹. Zgodnie z przywołanym przepisem wolna przestrzeń wzdłuż drogi dla rowerów powinna wynosić co najmniej 0,2 m.

Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że oznakowanie pionowe w miejscach pomiaru nie stanowi przeszkody terenowej zawężającej szerokość ciągu (dot. ul. Borowskiej), a także że droga dla rowerów została zaprojektowana z wykorzystaniem istniejącej historycznej infrastruktury drogowej oraz zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami.

ul. Piłsudskiego) - występowały przypadki nakładania się oznakowania poziomego, także naniesionego w różnych kolorach (na odcinku tym występowało oznakowanie bądź ślady/pozostałości oznakowania w kolorach: białych, żółtym i czerwonym). Ponadto oznakowanie niewynikające z obowiązującej organizacji ruchu nie zostało skutecznie usunięte; [e] ul. Piotra Skargi (wlot od strony skrzyżowania z ul. Oławską w kierunku skrzyżowania ul. Teatralnej – oznakowania P-27 tzw. sierżant rowerowy; [f] przejazdu dla rowerzystów przez ul. Drobnera od strony Bulwaru Słonecznego, w sąsiedztwie Placu Bema - nakładające się oznakowanie P-23 na oznakowanie ze strzałkami kierunkowymi jazdy na wprost i w prawo; [g] pasa ruchu dla rowerów na pl. Orłąt Lwowskich, w kierunku ul. Piłsudskiego, odcinek od ul. Nabycińskiej do ul. Robotniczej (kontrapas – dotyczy oznakowania P-23); [h] pasa ruchu dla rowerów na ul. Piłsudskiego na odcinku od pl. Orłąt Lwowskich w kierunku pl. Legionów (dotyczy oznakowania P-23 znajdującego się w pobliżu pl. Orłąt Lwowskich).

⁵⁰ Dotyczyło to: [a] północnej strony ul. Małachowskiego (przestrzeni od strony jezdni na wysokości obiektu hotelowego); [b] ul. Komandorskiej (odcinek pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Studzienną i ul. Skwerową); [c] wschodniej strony ul. Borowskiej (odcinek pomiędzy wiaduktem kolejowym oraz przystankiem komunikacji publicznej *Przystankowa*).

⁵¹ Dotyczyło to: [1] lokalizacji znaków drogowych i słupa oświetleniowego po zachodniej stronie ul. Borowskiej w pobliżu Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego i skrzyżowania z ul. Kukuczki; [2] lokalizacji drogi dla rowerów przylegającej do jezdni ul. Mickiewicza.

- b) istnienie rozwiązań skutkujących występowaniem mniejszej szerokości infrastruktury rowerowej⁵², niż szerokość określona w § 47 ust. 1 i 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych⁵³.

Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że funkcjonujące rozwiązania zostały wprowadzone zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami, słupki zlokalizowane na krawędzi drogi dla rowerów stanowią zabezpieczenie przed nieprawidłowym parkowaniem pojazdów, bądź stanowią lokalne przewężenie, o którym mowa w § 47 pkt 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

W odniesieniu do powyższych wyjaśnień NIK dostrzega, że funkcjonowanie i projektowanie infrastruktury rowerowej w obrębie istniejącej już infrastruktury miejskiej stanowi istotne wyzwanie m.in. z uwagi na występującą w mieście faktycznie ograniczoną przestrzeń utrudniającą spełnienie wymogów dotyczących parametrów infrastruktury rowerowej, jednakże pożądane z perspektywy użytkowników jest możliwe minimalizowanie liczby takich sytuacji.

(akta kontroli: t. X str.4-15, 19-37, 41-52, t. XI str. 19, 28)

3.3. ZDiUM na lata 2019-2022, w zakresie dotyczącymi wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem (w tym infrastruktury rowerowej), zgłosił zapotrzebowanie na łączną kwotę 543 767,3 tys. zł (137 253,2 tys. zł na 2019 r., 138 713,7 tys. zł na 2020 r., 128 308,0 tys. zł na 2021 r. oraz 139 492,4 tys. zł na 2022 r.).

Zaplanowane w budżecie Miasta środki z przeznaczeniem dla ZDiUM i Ekosystem sp. z o.o. w zakresie dotyczącym utrzymania infrastruktury drogowej ogółem (utrzymania pasa drogowego i terenów zewnętrznych) wyniosły łącznie 634 613,6 tys. zł (174 295,7 tys. zł na 2019 r., 176 075,5 tys. zł na 2020 r., 153 287,2 tys. zł na 2021 r. oraz 130 995,2 tys. zł na 2022 r.)⁵⁴, a w budżecie Miasta po zmianach 653 782,1 tys. zł (178 303,3 tys. zł na 2019 r., 174 980,9 tys. zł na 2020 r., 167 746,7 tys. zł na 2021 r. oraz 132 751,2 tys. zł na 2022 r.)⁵⁵.

Wykonanie wydatków w tym zakresie do końca I kwartału 2022 r. wyniosło łącznie 538 732,8 tys. zł⁵⁶ (175 509,6 tys. zł za 2019 r., 167 151,9 tys. zł za 2020 r., 160 042,7 tys. zł za 2021 r. oraz 36 028,7 tys. zł za I kwartał 2022 r.)⁵⁷.

⁵² Występowanie takich rozwiązań stwierdzono w przypadku: [1] ul. Borowskiej – w przestrzeni przylegającej do przejścia dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów (zlokalizowanej po zachodniej stronie ul. Borowskiej, w pobliżu ul. Kukuczki); [2] ul. Borowskiej – w pobliżu wjazdu na parking Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego we Wrocławiu – dotyczy szerokości drogi dla rowerów, a także posadowienia słupków w przestrzeni drogi dla rowerów (w kierunku posesji przy ul. Borowskiej 281); [3] ul. Małachowskiego – występowania w obszarze drogi dla pieszych i rowerów słupa i innych elementów zwiężających przestrzeń ruchu (południowa strona ul. Małachowskiego, przy skrzyżowaniu z ul. Pułaskiego).

⁵³ Zgodnie z przywołanymi przepisami szerokość ścieżki rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu rowerów oraz wynosić nie mniej niż: 1) 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa; 2) 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa (ust. 1) oraz szerokość ścieżki pieszo-rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i rowerów oraz wynosić nie mniej niż: 1) 3,0 m - na terenie zabudowy; 2) 2,5 m - poza terenem zabudowy (ust. 3).

⁵⁴ W tym w przypadku ZDiUM łącznie 394 928,2 tys. zł (106 636,6 tys. zł na 2019 r., 91 558,6 tys. zł na 2020 r., 85 872,9 tys. zł na 2021 r. oraz 110 860,0 tys. zł na 2022 r.) oraz w przypadku Ekosystem sp. z o.o. 239 685,4 tys. zł (67 659,1 tys. zł na 2019 r., 84 516,9 tys. zł na 2020 r., 67 414,3 tys. zł na 2021 r. oraz 20 095,1 tys. zł na 2022 r.).

⁵⁵ W tym w przypadku ZDiUM łącznie 414 096,7 tys. zł (110 644,3 tys. zł na 2019 r., 90 464,0 tys. zł na 2020 r., 100 332,4 tys. zł na 2021 r. oraz 112 656,0 tys. zł na 2022 r.) oraz w przypadku Ekosystem sp. z o.o. 239 685,4 tys. zł (67 659,1 tys. zł na 2019 r., 84 516,9 tys. zł na 2020 r., 67 414,3 tys. zł na 2021 r. oraz 20 095,1 tys. zł na 2022 r.).

⁵⁶ Wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury drogowej nie obejmuje środków przeznaczonych w poszczególnych latach na obsługę ZDiUM.

⁵⁷ W tym w przypadku ZDiUM łącznie 308 067,0 tys. zł (107 938,1 zł za 2019 r., 89 912,5 tys. zł za 2020 r., 94 172,3 tys. zł za 2021 r. oraz 16 737,1 tys. zł za I kwartał 2022 r.) oraz w przypadku Ekosystem sp. z o.o. 230 665,9 tys. zł (67 571,5 tys. zł za 2019 r., 77 932,4 tys. zł za 2020 r., 65 870,3 tys. zł za 2021 r. oraz 12 291,7 tys. zł za I kwartał 2022 r.).

Ekosystem sp. z o.o. wydatkowała w okresie objętym kontrolą łącznie 33 337,5 tys. zł (w tym 9 210,6 tys. zł w 2019 r., 10 321,6 tys. zł w 2020 r., 9 524,1 tys. zł w 2021 r. oraz 4 281,0 tys. zł w I kwartale 2022 r.) na bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej łącznie (w zakresie obejmującym łącznie wydzielone ścieżki rowerowe oraz chodniki i ciągi pieszo-rowerowe).

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że „(...) nie wyodrębnia się wydatków na utrzymanie infrastruktury rowerowej w całości wydatków bieżących, które dotyczą utrzymania wszystkich elementów pasa drogowego”. Dodał, że Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu w 2021 r. prowadził nadzór nad ZDiUM w zakresie bieżącego utrzymania i remontów w obszarach eksploatacyjnych obejmujących m.in. roboty drogowe oraz remonty i utrzymanie obiektów inżynierskich.

W Urzędzie opracowywane były plany eksploatacji obejmujące miejską infrastrukturę drogową, co do której ZDiUM wykonywał działania dotyczące jej eksploatacji. W dokumentach tych wskazywano, że celem tych planów jest pozyskiwanie i wykorzystywanie bieżącej wiedzy dotyczącej stanu realizacji zadań w poszczególnych obszarach eksploatacyjnych i efektywne zarządzania dostępnymi na dany rok środkami finansowymi. Z realizacji planów infrastruktury drogowej na lata 2019-2021 sporządzane były sprawozdania. W dokumentach tych nie wyodrębniano wydatków związanych wyłącznie z infrastrukturą rowerową⁵⁸.

Prezydent Wrocławia wydał zarządzenie nr 4614/21 z dnia 12 lutego 2021 r. w sprawie opracowania i monitorowania realizacji Planu Eksploatacji Miejskiej Infrastruktury Drogowej. W postanowieniach tego aktu wskazano m.in., że w ramach koordynacji i monitorowania i eksploatacji infrastruktury drogowej będzie opracowywany corocznie Plan Eksploatacji Miejskiej Infrastruktury Drogowej, przedstawiający plan wydatków na bieżące utrzymanie i eksploatację zarządzanych przez ZDiUM obiektów i urządzeń, w szczególności: dróg, obiektów inżynierskich, infrastruktury przystankowej, oświetlenia, urządzeń i oznakowania inżynierii ruchu, obiektów małej architektury.

(akta kontroli: t. str. 9 -181, t. V str. 2-4, 86-88, 178-189, 228-246, t. VII str. 1-75, 84-181)

3.4. W zbadanym zakresie wszystkie odcinki dróg z infrastrukturą rowerową⁵⁹ posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych organizacji ruchu, jak również prawidłowość wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla tych odcinków⁶⁰, była przedmiotem kontroli przeprowadzonej w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu.

W odniesieniu do wydzielania lub funkcjonowania w okresie objętym kontrolą pasów ruchu dla rowerów (w tym na: ul. Piłsudskiego⁶¹, ul. Skargi⁶², ul. Świdnickiej, ul. Mickiewicza, pl. Orłąt Lwowskich, ul. Małachowskiego) w kontekście: [1] natężenia ruchu pojazdów samochodowych (w wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego – Podręcznik przywołano m.in. zalecenia holenderskie, wedle których

⁵⁸ Przy czym wskazywano w nich m.in. następujące obszary robót eksploatacyjnych: [1] utrzymanie i konserwacja wyposażenia przejść podziemnych i tuneli pieszo-rowerowych i samochodowych; [2] utrzymanie i konserwacja mebli miejskich w pasie drogowym (w tym stojaków rowerowych, wiat rowerowych).

⁵⁹ [1] ul. Mickiewicza (odcinek od ul. Wystawowej do ul. Wysockiego); [2] ul. Kamienna (odcinek od ul. Ślężnej do ul. Drukarskiej); [3] ul. Komandorska (odcinek od ul. Skwerowej do ul. Wielkiej); [4] ul. Borowska (odcinek od ul. Glinianej do obszaru skrzyżowania z ul. Kamienną); [5] ul. Borowska (odcinek od ul. Długopolskiej do Promenady Krzyckiej); [6] obszar skrzyżowania ul. Świdnickiej i Piłsudskiego; [7] pl. Orłąt Lwowskich (odcinek od obszaru skrzyżowania z ul. Podwale do obszaru skrzyżowania z ul. Nabycińską i ul. Braniborską).

⁶⁰ W zakresie dotyczącym zadania: „Przebudowa chodnika i trasy rowerowej na Bulwarze Słonecznym we Wrocławiu wraz z małą architekturą i zielenią”.

⁶¹ Odcinek przed pl. Orłąt Lwowskich w kierunku pl. Legionów.

⁶² Odcinek od skrzyżowania z ul. Piotra Skargi w kierunku ul. Teatralnej.

pasów ruchu dla rowerów powinno się stosować przy natężeniu nie przekraczającym 2500 pojazdów na dobę⁶³, [2] możliwości zachowania przez kierującego pojazdem (innym niż rower) bezpiecznego odstępu od wyprzedzanego rowerzysty⁶⁴, [3] przyjęcia w mieście wartości granicznych natężenia ruchu pojazdów samochodowych, powyżej którego nie mogą być wydzielane pasy ruchu dla rowerów, Sekretarz Miasta wyjaśnił, że „Przeprowadzono takie analizy na etapie przygotowania wytycznych, a następnie opiniowania dokumentacji projektowej. Analizy miały charakter obserwacji oraz dyskusji i nie została z nich sporządzona dokumentacja. W Urzędzie oraz podległych gminnych jednostkach organizacyjnych nie przyjęto w odniesieniu do natężenia ruchu pojazdów samochodowych wartości granicznych, powyżej których nie mogą być wydzielane pasy ruchu dla rowerów. Pasy ruchu dla rowerów projektowane są w oparciu o obowiązujące przepisy prawa.”

W nawiązaniu do powyższych wyjaśnień NIK wskazuje, że obowiązujące przepisy prawa nie uzależniają możliwości funkcjonowania pasów ruchu dla rowerów od poziomu natężenia ruchu innych pojazdów, natomiast jak wynika z kompleksowego badania ruchu przeprowadzonego w 2018 r. natężenie dobowe ruchu pojazdów innych niż rowery przykładowo w obszarze przylegającym do ul. Skargi wynosiło w obu kierunkach 26 948 pojazdów na dobę⁶⁵ (oraz 1200 rowerów).

Oznakowanie pionowe dotyczące infrastruktury rowerowej na ogół było przewidziane w dokumentacji prawidłowo, tj. po prawej stronie tej infrastruktury (względem kierunku jazdy rowerzystów). W wyniku kontroli stwierdzono jednak jednostkowe przypadki, w których oznakowanie pionowe według obowiązującej dokumentacji ruchu było przewidziane wyłącznie po lewej stronie infrastruktury rowerowej. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Ponadto rozwiązania przewidziane w dokumentacji organizacji ruchu na ogół korespondowały z istniejącą infrastrukturą. W wyniku kontroli stwierdzono jednak jednostkowe przypadki, w których brak było spójności rozwiązań przewidzianych w dokumentacji organizacji ruchu, a istniejącą infrastrukturą. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W przypadku na: ul. Świdnickiej i ul. Skargi sposób wyznaczenia pasów ruchu (dla pojazdów innych niż rowery) nie spełniał wymogów określonych w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz rozporządzenie w sprawie warunków technicznych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: t. IX str. 1-128, t. XI str. 20, 28-29)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Na: ul. Świdnickiej⁶⁶ i ul. Skargi⁶⁷ sposób wyznaczenia pasów ruchu (dla pojazdów innych niż rowery) nie spełniał wymogów określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych⁶⁸ (pkt 2.2.1, w tym

⁶³ Str. 114 Wytycznych.

⁶⁴ Stosownie do art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 ze zm.) kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania m.in. roweru odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.

⁶⁵ Punkty pomiarowe zlokalizowane na ul. Kółkająca (wlot od ul. Oławskiej – z Centrum, oraz wlot od ul. Teatralnej – w kierunku Centrum). Dostęp: <https://bip.um.wroc.pl/artykul/565/37499/kompleksowe-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-otoczeniu-kbr-2018>

⁶⁶ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego w kierunku pl. Kościuszki. Zmierzona szerokość pasów wynosiła:

⁶⁷ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Oławską w kierunku skrzyżowania z ul. Teatralną. Zmierzona szerokość pasów wynosiła:

⁶⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Tabela nr 2.1). Zgodnie z postanowieniami przywołanego rozporządzenia m.in. na jezdniach jednokierunkowych dwupasowych, na których nie jest możliwe wyznaczenie pasów o szerokości zgodnej z tabelą 2.1, dopuszcza się wyznaczenie pasa ruchu o szerokości 2,75 m. Na takim pasie należy wprowadzić zakaz ruchu pojazdów o szerokości ponad 2,2 m) oraz szerokości pasów ruchu mniejszej niż określona w § 15 ust. 1 w zw. z ust. 3 i 4 rozporządzenia rozporządzenie w sprawie warunków technicznych (zgodnie z przywołanymi przepisami szerokość pasa ruchu na drodze klasy GP i G powinna wynosić 3,50 m, a w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem tych wartości w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klasy G, Z, L i D. Ponadto na drogach dwujezdniowych szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona do minimalnie 1) 3,50 m - na drodze klasy A; 2) 3,25 m - na drodze klasy S; 3) 3,00 m - na drodze klasy GP i G.).

W przypadku:

[1] ul. Świdnickiej: szerokość jednego z pasów ruchu wynosiła 2,5 m (na odcinku tym wyznaczony był również drugi pas ruchu dla innych pojazdów niż rowery oraz pas ruchu dla rowerów). Dodatkowo pomimo tego, że na pasie ruchu o szerokości 2,75 m powinno zostać wprowadzone ograniczenie ruchu pojazdów o szerokości większej niż 2,2 m takie ograniczenie nie zostało wprowadzone na pasie, który nie spełniał minimalnych wymaganych parametrów co do szerokości (tj. jego szerokość wynosiła 2,5 m);

[2] ul. Skargi: oznakowanie poziome wyznaczające pas ruchu przylegający do wydzielonego torowiska tramwajowego znajdowało się na powierzchni tego torowiska⁶⁹, tj. poza jezdnią. Ponadto w związku z wyznaczeniem w zatwierdzonej organizacji ruchu pasów jezdni o szerokości 2,75 m, przylegających do torowiska tramwajowego, stwierdzono, że w sytuacji naniesienia tego oznakowania zgodnie z obowiązującymi wymogami, tj. na jezdni, szerokość tych pasów ruchu odbiegałaby od minimalnych wymogów. Ponadto na przywołanym odcinku ul. Skargi pomimo występowania miejsc, na których wyznaczono sąsiadujące ze sobą pasy ruchu o szerokości 2,75 m, wprowadzono zakaz poruszania się pojazdów o szerokości 2,2 m⁷⁰ tylko na prawym skrajnym pasie (od strony pasa ruchu dla rowerów), a nie na każdym z tych pasów.

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że w przypadku: [1] ul. Świdnickiej – obowiązuje strefowe ograniczenie w poruszaniu się pojazdów ciężarowych. Komunikacja autobusowa korzysta z prawego, szerszego (3 m) pasa ruchu stąd brak możliwości zaistnienia sytuacji, aby na lewym pasie ruchu znalazły się pojazdy o szerokości większej niż 2,2 m; [2] ul. Piotra Skargi – na wskazanym odcinku zlokalizowane są znaki informujące o zakazie poruszania się pojazdów szerszych niż 2,0 m na jednym z pasów ruchu. Ponadto Sekretarz Miasta wyjaśnił również, że „*Wprowadzone rozwiązania były przedmiotem analiz w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu drogowego (...) Efektem analiz są zastosowane rozwiązania w projektach.*”. Ponadto Sekretarz Miasta wyjaśnił, że na wskazanym odcinku torowisko tramwajowe jest wspólne z jezdnią w myśl § 49 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jest wspólne z jezdnią, a oznakowanie poziome zostało naniesione poprawnie.

⁶⁹ Przestrzeń, na której naniesiono oznakowanie poziome była wyniesiona względem poziomu jezdni.

⁷⁰ Wprowadzono zakaz poruszania się pojazdów o szerokości większej niż 2,0 m.

NIK w odniesieniu do powyższych wyjaśnień wskazuje, że wszystkie przywołane odcinki dróg zaliczone zostały do klasy drogi Z, w przypadku których szerokość pasa na jezdni jednopasowej co do zasady powinna wynosić 3,00 m, a w przypadku jezdni jednokierunkowych dwupasowych dopuszczalne jest wyznaczenie pasa ruchu o szerokości 2,75 m. Ponadto stosownie do wymogów rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych szerokość pasów ruchu szerokość wyznaczonego liniami pasa ruchu mierzy się w osiach tych linii (załącznik nr 2, pkt 2.2.1. Linie segregacyjne). W konsekwencji szerokości pasów nie były zgodne z obowiązującymi w tym względzie przepisami. Powyższe, także z uwzględnieniem znacznego natężenia ruchu na tych odcinkach dróg skutkującego wzajemnym oddziaływaniem na siebie uczestników ruchu, może niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu, w tym rowerzystów poruszających się po pasach ruchu dla rowerów.

(akta kontroli: t. X str. 4-15, 19-31, t. XI str. 16-17, 25-26)

2. Pasy ruchu dla rowerów na⁷¹: ul. Małachowskiego, ul. Mickiewicza, ul. Piłsudskiego, ul. Świdnickiej, ul. Skargi oraz pl. Orłąt Lwowskich⁷² nie spełniały wymogu minimalnej szerokości określonej w § 46 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. Do minimalnej szerokości tych pasów (1,5 m) wliczona została szerokość ścieku przykrawężnikowego (wykonanego z kostki kamiennej) wynosząca od ok. 18 cm do ok. 40 cm.

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że infrastruktura ta została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami prawa, w których nie ma mowy o wyłączeniu ścieku z szerokości pasa ruchu dla rowerów.

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w przywołanych wyjaśnieniach. Argumenty w tym zakresie zostały zaprezentowane w pkt III.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego (w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*, pkt 2). Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że w toku oględzin stwierdzono występowanie nierówności podłużnych pomiędzy nawierzchnią bitumiczną a ściekiem, które to nierówności wynosiły ok. 2-3 cm wobec dopuszczalnego przepisami poziomu 1 cm.

(akta kontroli: t. X str. 4-15, 19-31, t. XI str. 16-17, 25-26)

3. Oznakowanie pionowe według obowiązujących w okresie objętym kontrolą dokumentacji organizacji ruchu było przewidziane wyłącznie po lewej stronie infrastruktury rowerowej, w przypadku:
 - a) przejazdu dla rowerzystów przez ul. Świdnicką (w stronę Teatru Capitol, po południowej stronie skrzyżowania ul. Świdnickiej z ul. Piłsudskiego);
 - b) dróg dla rowerów dobiegających od zachodniej i wschodniej strony do parkingu przy ul. Godebskiego (w ciągu dróg rowerowych przy ul. Mickiewicza) – znaki pionowe wskazujące na zakończenie drogi dla rowerów przed przestrzenią parkingu;
 - c) bulwaru Słonecznego, w miejscu zakończenia drogi dla rowerów od strony wschodniej placu, w pobliżu Mostu Młyńskiego;
 - d) ul. Komandorskiej – znak informujący o początku drogi dla rowerów (w kierunku ul. Swobodnej) w pobliżu skrzyżowania z ul. Wielką;

pomimo tego, że zgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* znak drogowy pionowy umieszczony po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią dotyczy kierujących znajdujących się na wszystkich pasach ruchu; jeżeli

⁷¹ Na odcinkach tych dróg poddanych oględzinom.

⁷² Poddane oględzinom w dniach 6 i 9 czerwca 2022 r.

jednak znaki są umieszczone nad poszczególnymi pasami ruchu, to znak dotyczy tylko kierujących znajdujących się na pasie, nad którym znak jest umieszczony, a znak drogowy umieszczony po lewej stronie jezdni lub pasów ruchu stanowi powtórzenie znaku umieszczonego po prawej stronie, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

W konsekwencji oznakowanie to zostało wyniesione w terenie zgodnie z dokumentacją organizacji ruchu, lecz niezgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami.

Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że rozwiązanie takie zostało przyjęte w celu zmniejszenia liczby słupków ze znakami w przestrzeni pieszo-rowerowej (dotyczy okoliczności wskazanej w lit. a-d) oraz w celu pozostawienia pełnej szerokości chodnika dla pieszych (lit. c).

(akta kontroli: t. X str. str. 4-15, 19-31, t. XI str. 20, 28-29)

4. Stwierdzono przypadki niespójności pomiędzy rozwiązaniami przewidzianymi w dokumentacji organizacji ruchu a istniejącą infrastrukturą, w następującym zakresie:

- a) na Bulwarze Słonecznym w miejscu rozpoczęcia drogi dla rowerów od strony wschodniej Bulwaru, w pobliżu Mostu Młyńskiego przewidziano w obowiązującej dokumentacji organizacji ruchu zastosowanie znaku C-13 (droga dla rowerów), w sytuacji gdy pomiędzy tą drogą, a znakiem znajdował się chodnik;
- b) przy skrzyżowaniu ul. Mickiewicza z ul. Kopernika (północno-zachodni narożnik skrzyżowania) w dokumentacji organizacji ruchu przewidziano zastosowanie znaku pionowego C-13/16 (lico znaku skierowane w stronę osi jezdni ul. Mickiewicza), gdy użytkownicy poruszający się ul. Kopernika od strony północnej w kierunku skrzyżowania ul. Mickiewicza nie byli informowani o zakończeniu drogi dla pieszych i rowerów, a ponadto za przejazdem dla rowerzystów po północnej stronie skrzyżowania ul. Mickiewicza i ul. Kopernika (dotyczy poruszania się rowerzysty w kierunku zachodnim, w stronę Mostu Zwierzynieckiego) brak było oznakowania pionowego i poziomego, które wskazywałoby na możliwość poruszania się rowerzysty po zakończeniu przejazdu dla rowerzystów;
- c) na ul. Piłsudskiego (po południowej stronie, przed skrzyżowaniem z ul. Świdnicką) przewidziano montaż tablic leitboy na oznakowaniu poziomym (tzw. linii przerywanej), tj. przewidziano rozwiązania wzajemnie się wykluczające (montaż przeszkód fizycznych w ciągu oznakowania poziomego wskazującego na możliwość przekraczania tego oznakowania).

W odniesieniu do powyższych przypadków Sekretarz Miasta wyjaśnił m.in., że:

ad a) znak zostanie przeniesiony i zlokalizowany po lewej stronie drogi dla rowerów tak, aby nie zawężył chodnika;

ad b) oznakowanie C-13/16 zostanie skorygowane – znak zostanie przesunięty oraz odwrócony w kierunku ul. Mickiewicza;

ad c) tablice typu leitboy zostaną zdemontowane w ramach wyniesienia nowej organizacji ruchu w tym miejscu, obejmującej wyznaczenie nowego miejsca dla pieszych.

(akta kontroli: t. X str. 4-15, 19-31, t. XI str. 20-21, 29)

OCENA CZĄSTKOWA

Działania Urzędu (w tym nadzorcze) przyczyniały się do realizacji przez gminne jednostki organizacyjne zadań związanych z utrzymaniem prawidłowego stanu

miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Niemniej działania te nie zagwarantowały w pełni zgodnego z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami stanu wrocławskiej infrastruktury rowerowej. I tak, m.in.: [1] na: ul. Świdnickiej⁷³ i ul. Skargi⁷⁴ sposób wyznaczenia pasów ruchu (dla pojazdów innych niż rowery) nie spełniał wymogów określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych; [2] pasy ruchu dla rowerów na: ul. Małachowskiego, ul. Mickiewicza, ul. Piłsudskiego, ul. Świdnickiej, ul. Skargi oraz pl. Orłąt Lwowskich⁷⁵ nie spełniały wymogu minimalnej szerokości określonej w § 46 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. Zdaniem NIK ww. okoliczności mogły niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo, atrakcyjność i komfort korzystania z miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przez jej użytkowników.

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	<ol style="list-style-type: none">1. Podjęcie działań zapewniających wyeliminowanie nieprawidłowości dotyczących stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu, z uwzględnieniem rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo oraz atrakcyjność i wygodę korzystania z tej infrastruktury.2. Doprowadzenie do zgodności z przepisami § 42 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych⁷⁶ szerokości pasów ruchu dla rowerów na odcinkach ulic poddanych podczas kontroli oględzinom (ul. Małachowskiego, ul. Mickiewicza, ul. Piłsudskiego, ul. Świdnicka, ul. Skargi i ul. Orłąt Lwowskich).3. Usunięcie stwierdzonych niespójności pomiędzy dokumentacją organizacji ruchu a oznakowaniem na Bulwarze Słonecznym, przy skrzyżowaniu ul. Mickiewicza i Kopernika oraz na ul. Piłsudskiego.

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 we Wrocławiu. 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 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

⁷³ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego w kierunku pl. Kościuszki.

⁷⁴ Poddany oględzinom odcinek od skrzyżowania z ul. Oławską w kierunku skrzyżowania z ul. Teatralną.

⁷⁵ Poddane oględzinom w dniach 6 i 9 czerwca 2022 r.

⁷⁶ Dz. U. poz. 1518.

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.

Wrocław, 17 sierpnia 2022 r.

Kontroler
Jakub Mucha
główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
Dyrektor
z up. Wicedyrektor
Krzysztof Całka

/-/

.....
podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor
Delegatury NIK we Wrocławiu
Marcin Kaliński

.....
podpis