NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.008.06.2015
P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/034 – Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Marek Gutraj, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97162 z dnia 4 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Jacek Zaremba, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97167 z dnia 9 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Gdańsku ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-832 Gdańsk.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska. (dowód: akta kontroli str. 5-8)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości[1] działalność Prezydenta Miasta Gdańska w zakresie: opracowywania i realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej „brd"), kształtowania świadomości społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz realizacji zadań w zakresie czynności organizacyjno-technicznych dotyczących zarządzania ruchem na drogach miasta Gdańska w latach 2013-2015 (I poł.).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Prezydent Miasta Gdańska powołał z własnej inicjatywy Miejską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku (dalej: „Miejska Rada BRD" lub „Rada"), która w badanym okresie podejmowała działania edukacyjno-informacyjne, inicjowała programy służące kształtowaniu świadomości społecznej oraz współpracowała z innymi instytucjami publicznymi i organizacjami społecznymi w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Posiedzenia Rady odbywały się jednak rzadziej niż raz na kwartał, co było niezgodne z Regulaminem Rady[2].

Do koordynacji działań w zakresie propagowania ruchu rowerowego w mieście Prezydent Miasta Gdańska powołał Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej, którego zadaniem było m.in. zmniejszenie o 50% ryzyka wypadków z udziałem rowerzystów do 2020 r. Ważnym elementem służącym poprawie brd rowerzystów było opracowanie i przyjęcie standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej oraz zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na sieci drogowej Gdańska. Powyższe działania NIK uznaje jako przykład dobrych praktyk.

---

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

[2] Regulamin Miejskiej Rady BRD określono w załączniku Nr 1 do Zarządzenia Nr 7/12 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 2 stycznia 2012 r.

Kompetencje w zakresie wykonywania czynności organizacyjno-technicznych związanych z zarządzaniem ruchem na drogach Prezydent Miasta Gdańska przekazał Dyrektorowi i Zastępcom Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku (dalej: „ZDiZ"), co w ocenie NIK nie miało umocowania prawnego. Cała sieć drogowa Gdańska posiadała zatwierdzoną organizację ruchu, a zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach wykonywali wykwalifikowani pracownicy. Do przedstawianych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu nie dołączano jednak opinii komendanta miejskiego Policji uznając, że wystarczająca w tym zakresie jest aprobata wyznaczonych przedstawicieli Policji zasiadających w komisjach opiniujących projekty. Stwierdzono również przypadki uchybień w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu pod względem spełniania przez nie wymogów określonych § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem[3] (dalej: „rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem").

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Zarządzeniem nr 7/12[4] Prezydent Miasta Gdańska powołał Miejską Radę BRD, jako organ doradczy w zakresie brd, w składzie: przedstawiciel Rady Miasta Gdańska, przedstawiciel ZDiZ, przedstawiciel Wydziału Edukacji UM Gdańsk, przedstawiciel Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku, przedstawiciel Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku, przedstawiciel Straży Miejskiej w Gdańsku, przedstawiciel Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Gdańsku, przedstawiciel Politechniki Gdańskiej, przedstawiciel Pomorskiej Rady BRD, przedstawiciel Gdańskiego Centrum Profilaktyki Uzależnień oraz Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej[5].

(dowód: akta kontroli str. 233-240)

1.2. W latach 2013-2015 (I poł.), na terenie miasta Gdańska realizowano tzw. „Program Uspokojenia Ruchu", zainicjowany przez Miejską Radę BRD w roku 2009. Program ten nie był przyjęty do realizacji zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska. Celem głównym tego programu było zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, poprzez kształtowanie dróg i ich otoczenia, za pomocą środków planistycznych i inżynieryjnych. Zgodnie z założeniami planu, poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego sprzyjać ma zastosowanie tzw. środków uspokojenia ruchu, których zadaniem jest uniemożliwianie pojazdom rozwijania nadmiernej prędkości bądź uniemożliwienie im wykonania manewru wyprzedzania w miejscach szczególnie niebezpiecznych. Środki takie zastosowano na 14 ulicach Gdańska w roku 2013 oraz na 21 ulicach w roku 2014.

---

[3] Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729.

[4] Zarządzenie z dnia 2 stycznia 2012 r. w sprawie powołania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Miejskiego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

[5] Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej dołączył do składu Miejskiej Rady BRD na mocy Zarządzenia Nr 952/13 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 15 lipca 2013 r.

Rok 2013 był ostatnim rokiem funkcjonowania programu „Gambit Gdański", którego strategia brd obejmowała lata 2006-2013. W strategii dokonano rozwinięcia aktywności z podziałem na cele, priorytety i działania. Jednym z pięciu głównych celów programu była: „Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów". Przyjęto trzy priorytety: „Piesi", „Dzieci" i „Rowerzyści". Do priorytetów związanych z ochroną pieszych i rowerzystów przewidziano realizację trzech działań:

- udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;
- zintensyfikowanie ochrony pieszych i rowerzystów środkami nadzoru nad ruchem drogowym;
- powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych i rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 258-263, 374-379, 586)

1.3. Do monitorowania strategii brd do roku 2013 w zakresie: „Ochrony pieszych, dzieci i rowerzystów" przyjęto dwa wskaźniki, których celem było: zmniejszenie ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu (na każde 100 tys. mieszkańców z 3 wg stanu na 2003 r. do 1,5 w 2013 r.) oraz zmniejszenie stosunku niechronionych uczestników ruchu, jako ofiar śmiertelnych do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z 70% do 40%. Oba ww. wskaźniki nie zostały osiągnięte, gdyż w 2013 r. na ulicach Gdańska[6] zginęło 12 pieszych (na 18 ofiar śmiertelnych ogółem), czego potwierdzeniem są dane dotyczące 2013 r. zawarte w tabeli znajdującej w pkt 1.4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.
W latach 2014-2015 (do zakończenia kontroli) nie przyjęto nowego programu brd, który byłby kontynuacją programu „Gambit Gdański". Miejska Rada BRD na posiedzeniu 20 lutego 2014 r. zainicjowała powstanie „Planu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit Gdański do roku 2030". Opracowanie projektu zlecono Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku. Projekt planu przekazano do ZDiZ 15 grudnia 2014 r. Do zakończenia kontroli „Plan BRD Gambit Gdański 2030" nie został przyjęty do realizacji zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska. Dyrektor ZDiZ wyjaśnił, że opóźnienia we wdrożeniu planu wynikają z faktu, że po odbyciu 23 lutego 2015 r. spotkania roboczego służb miejskich zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa w ruchu do projektu zgłoszono uwagi. Ponadto, trwające równocześnie prace nad Strategią Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, spowodowały konieczność wprowadzenia zmian w dokumencie.

(dowód: akta kontroli str. 249-250, 402-414, 470, 586)

1.4. W celu oceny bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w okresie objętym kontrolą, zlecono przeprowadzenie jednej analizy ruchu drogowego z mikrosymulacją wpływu wyznaczania przejść dla pieszych na poziomie jezdni w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie w Gdańsku oraz jedno badanie ruchu drogowego (dla ul. Czyżewskiego w Gdańsku). Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że wyniki zleconej analizy zostaną wykorzystane w dalszych pracach projektowych na etapie sporządzania projektu drogowego zakładającego przebudowę ul. Podwale Przedmiejskie na odcinku od Węzła Unii Europejskiej do Węzła Elbląska. Z kolei badanie natężenia ruchu drogowego na ul. Czyżewskiej przeprowadzono w celu oceny wpływu zastosowanych środków uspokojenia ruchu (takich jak: zastosowanie wysp segregujących ruch oraz progów a także obniżenie dopuszczalnej prędkości do 30 km/h) na ruch pieszych i pojazdów.
W kontrolowanym okresie, ani Prezydent Miasta Gdańska, ani Miejska Rada BRD, nie zlecali innych prac badawczych i analitycznych w zakresie brd pieszych i rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 263, 585-586)

---

[6] Przyjęto, iż miasto Gdańsk liczyło 460 tys. mieszkańców w 2013 r.

Na sieci dróg położonych na terenie miasta Gdańska, w latach 2011-2015 (I poł.) miało miejsce ogółem 2 644 wypadków drogowych, w wyniku których zginęły 82 osoby, natomiast 3 217 osób zostało rannych. Wśród tych zdarzeń 758 stanowiły wypadki z udziałem pieszych (zginęło 46 osób, a 763 zostało rannych) oraz 430 z udziałem rowerzystów (jedna osoba zginęła, a 437 zostało rannych). Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawia poniższa tabela[7]:

Lata	Kategoria drogi	Wypadki ogółem	Zabici ogółem	Ranni ogółem	Wypadki z udziałem pieszych	Zabici piesi	Ranni piesi	Wypadki z udziałem rowerzystów	Zabici rowerzyści	Ranni rowerzyści
2011	Krajowe bez autostrad i dróg ekspresowych	130	6	151	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Wojewódzkie	113	6	146	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Powiatowe	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Gminne	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Razem:	**621**	**25**	**765**	**178**	**16**	**175**	**97**	**0**	**97**
2012	Krajowe bez autostrad. i dróg ekspresowych	133	4	173	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Wojewódzkie	111	3	149	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Powiatowe	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Gminne	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Razem:	**662**	**20**	**842**	**203**	**10**	**218**	**101**	**0**	**101**
2013	Krajowe bez autostrad i dróg ekspresowych	108	3	127	24	3	21	9	0	11
	Wojewódzkie	116	7	142	25	4	24	23	0	26
	Powiatowe	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Gminne	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Razem:	**579**	**18**	**669**	**170**	**12**	**166**	**92**	**0**	**94**
2014	Krajowe bez autostrad i dróg ekspresowych	82	3	96	11	1	10	4	0	4
	Wojewódzkie	103	4	128	11	0	11	16	0	23
	Powiatowe	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Gminne	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
	Razem:	**539**	**14**	**644**	**132**	**6**	**130**	**94**	**0**	**97**
2015 I poł.	Krajowe bez autostrad. i dróg ekspresowych	40	0	61	8	0	8	5	0	5
	Wojewódzkie	56	2	71	14	0	15	12	1	14
	Powiatowe	97	2	115	29	1	28	19	0	19
	Gminne	48	1	50	24	1	23	10	0	10
	Razem:	**243**	**5**	**297**	**75**	**2**	**74**	**46**	**1**	**48**
Razem za lata 2011– 2015 (I poł.)		**2644**	**82**	**3217**	**758**	**46**	**763**	**430**	**1**	**437**

(dowód: akta kontroli str.249-250)

1.5. W latach 2013-2015 (I poł.) z inicjatywy Miejskiej Rady BRD zrealizowano łącznie 20 kampanii społecznych, projektów edukacyjno-informatycznych oraz szkoleń poświęconych (bezpośrednio i pośrednio) tematyce z zakresu poprawy brd pieszych i rowerzystów, w tym m.in. :

- konkurs „Odblaskowi" skierowany do przedszkoli i szkół podstawowych, którego celem była popularyzacja używania materiałów odblaskowych na drogach,
- projekt i ekspozycje plakatu „Odblaski dla pieszych",
- program „Autochodzik" skierowany dla dzieci w wieku 4-8 lat, promujący prawidłowe zachowania w ruchu drogowym,
- seminarium dla nauczycieli „Szkolne Kluby Rowerowe czyli wycieczki rowerowe od pomysłu do realizacji" umożliwiające nauczycielom poszerzenie wiedzy z zakresu: bezpiecznej techniki jazdy rowerem, zasad bezpieczeństwa związanych z organizowaniem rowerowych wycieczek szkolnych oraz uwarunkowań prawnych związanych z ruchem rowerowym na drogach,
- zajęcia edukacyjne „Ruch drogowy i mobilność w mieście" skierowane dla dzieci z klas IV-VI szkoły podstawowej z zakresu znajomości zasad organizacji ruchu

[7] Bd. – brak danych.

drogowego oraz przepisów i zasad poruszania się po drogach, ze szczególnym uwzględnieniem reguł poruszania się na rowerze. Przeprowadzono 47 spotkań, w których udział wzięło 940 uczniów.

Analizę i ocenę podejmowanych działań w tym zakresie omawiano na posiedzeniach Miejskiej Rady BRD.

(dowód: akta kontroli str. 260-262, 324-354)

1.6. Miejska Rada BRD, w celu poprawy brd pieszych i rowerzystów, współpracowała z państwowymi i samorządowymi organami oraz organizacjami społecznymi, w szczególności z: Pomorską Radą BRD, Krajową Radą BRD, Komendą Wojewódzką Policji w Gdańsku, Komendą Miejską Policji w Gdańsku, Gdańskim Centrum Profilaktyki Uzależnień, Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, Polską Unią Mobilności Aktywnej, Radami Dzielnic i Osiedli oraz szkołami w Gdańsku. Współpraca z ww. podmiotami polegała głównie na: opiniowaniu projektów i kampanii, wspólnym udziale w seminariach, wspólnej realizacji projektów, współuczestnictwie w prowadzonych warsztatach i posiedzeniach oraz obradach grup roboczych.

(dowód: akta kontroli str. 258-259, 277-323)

Ustalone nieprawidłowości

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

Posiedzenia Miejskiej Rady BRD odbywały się rzadziej niż raz na kwartał[8], co było niezgodne z § 7 ust. 2 Regulaminu Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku (będącym załącznikiem nr 1 do Zarządzenia Nr 7/12 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 2 stycznia 2012 r.).

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ[9] wyjaśnił, że spotkania Miejskiej Rady BRD mają charakter zarówno formalny i z nich są sporządzane protokoły, jak również nieformalny – przy okazji wydarzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i te spotkanie nie są protokołowane. W świetle doświadczeń związanych z funkcjonowaniem Rady zostaną wprowadzone stosowne zmian w Regulaminie Miejskiej Rady BRD w tym zakresie.

Zgodnie z aktualnym Regulaminem Miejskiej Rady BRD, posiedzenia Rady mają charakter sformalizowany, co oznacza, że: Przewodniczący nie później niż na 7 dni przed planowanym posiedzeniem zawiadamia członków Rady o terminie posiedzenia i projekcie porządku obrad (§ 7 ust. 3), posiedzenie Rady otwiera, prowadzi i zamyka jej Przewodniczący, Zastępca Przewodniczącego lub Sekretarz (§ 8 ust. 1). Ponadto, z każdego posiedzenia Rady sporządza się protokół. W świetle powyższych uregulowań, spotkania członków Miejskiej Rady BRD, do których dochodzi przy okazji innych wydarzeń lub imprez, nie są posiedzeniami, o których mowa w § 7 ust. 1 i 2 Regulaminu Rady.

(dowód: akta kontroli str. 233-240, 355-401, 563-568)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że mimo realizacji przez siedem lat programu „Gambit Gdański" nie osiągnięto wskaźników programu dla celu pn. „Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów". Prace nad kolejnym programem strategicznym brd na lata następne rozpoczęto dopiero w 2014 r., w efekcie czego po upływie półtora roku od zakończenia poprzedniego programu nie powstał żaden dokument o charakterze strategicznym w zakresie brd.

Ocena cząstkowa

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

---

[8] Miejska Rada BRD zbierała się: dwukrotnie w 2013 r. (24 stycznia 2013 r. i 26 czerwca 2013 r.), trzykrotnie w 2014 r. (20 lutego 2014 r., 23 lutego 2014 r. i 17 kwietnia 2014 r.) oraz jeden raz w 2015 r. (24 czerwca 2015 r.).

[9] Kontrolerzy NIK o złożenie wyjaśnień w tym zakresie poprosili Prezydenta Miasta Gdańska, jednak odpowiedzi udzielił Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania ZDiZ w Gdańsku.

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Prezydent Miasta Gdańska Zarządzeniem Nr 1292/10[10] powołał Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej. Zadaniem Pełnomocnika była koordynacja polityki rowerowej miasta Gdańska polegająca na inicjowaniu i realizacji działań prowadzących do wypełniania przez Gminę Miasta Gdańska zobowiązań Karty Brukselskiej, w tym m. in. zwiększenia udziału ruchu rowerowego do 15% w ruchu miejskim oraz zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków rowerowych do 2020 r.

W ramach prowadzonej polityki rowerowej opracowano i przyjęto (Zarządzeniem nr 432/12[11] Prezydenta Miasta Gdańska) dokument: „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie". Ww. Zarządzenie określa ponadto zasady planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych i wewnętrznych będących w trwałym zarządzie ZDiZ w Gdańsku oraz wprowadza wskaźniki i wytyczne dla parkingów rowerowych. Wskazane standardy i zasady mają charakter obowiązkowy, a odstępstwo od ich stosowania jest dopuszczalne tylko w uzasadnionych przypadkach i wymaga zgody Prezydenta Miasta Gdańska.

(dowód: akta kontroli str. 158-232)

2.2. W Regulaminie Organizacyjnym[12] Urzędu Miejskiego w Gdańsku jak i w Zarządzeniu Nr 302/03[13] Prezydenta Miasta Gdańska nie wyodrębniono komórki organizacyjnej odpowiedzialnej bezpośrednio za realizację zadań z zakresu zarządzania ruchem na drogach na terenie miasta Gdańska, o których mowa w § 2 i 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. Zadania te zostały powierzone do realizacji Dyrektorowi oraz Zastępcom Dyrektora ZDiZ w Gdańsku na mocy Zarządzenia Nr 1461/10[14] Prezydenta Miasta Gdańska.

W strukturze ZDiZ w Gdańsku, zadania z zakresu zarzadzania ruchem na drogach wykonywało 20 pracowników Działu Inżynierii Ruchu. Wszyscy pracownicy posiadali wyższe wykształcenie, a 16[15] z nich wykształcenie kierunkowe (bezpośrednio lub pośrednio) związane z inżynierią ruchu drogowego. W ocenie NIK, stan liczbowy i kwalifikacje pracowników pozwalały na rzetelną realizację zadań dotyczących zarządzania ruchem na drogach.

Łączna długość sieci drogowej, podlegającej zarządzaniu ruchem na terenie miasta Gdańska wynosiła (wg. stanu na dzień 30 czerwca 2015 r.) 935,6 km.

(dowód: akta kontroli str. 9-132, 241-248, 472-485, 517)

2.3. W ZDiZ w Gdańsku nie ustalono pisemnej procedury opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu dla obsługiwanej sieci dróg. Zastępca

---

[10] Zarządzenie z dnia 7 września 2010 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej.

[11] Zarządzenie z dnia 23 marca 2012 r. w sprawie wprowadzenia standardów technicznych oraz zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych i wewnętrznych, będących w trwałym zarządzie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku oraz wprowadzenia wskaźników i wytycznych dla parkingów rowerowych.

[12] Wprowadzonego Zarządzeniem Nr 32/2003 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 15 stycznia 2003 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

[13] Zarządzenie z dnia 20 marca 2003 r. w sprawie określenia szczegółowego zakresu działania i wewnętrznej struktury wydziałów Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

[14] Zarządzenie z dnia 1 października 2010 r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa Dyrektorowi oraz Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku – jednostki budżetowej do działania w sprawach z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych miasta Gdańska, zmienionym Zarządzeniem Nr 783/12 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 25 maja 2012 r. oraz Zarządzeniem Nr 1507/12 z dnia 1 października 2012 r.

[15] W tym jedna osoba posiadająca certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dwie osoby posiadające świadectwo ukończenia szkolenia na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że opracowywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu odbywa się wprost w oparciu o przepisy rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w szczególności o przepisy § 5 i 6. Ponadto, na podstawie § 8 rozporządzenia, powołane zostały: Komisja ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego[16] oraz Komisja ds. rozkopów ulicznych i tymczasowych organizacji ruchu[17], które stanowią ciała opiniodawcze. Dyrektor ZDiZ, po zapoznaniu się opiniami ww. Komisji, zatwierdza projekty organizacji ruchu w oparciu o upoważnienie Prezydenta Miasta Gdańska.
Analiza dokumentacji dotyczącej 133 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, wybranej do szczegółowego badania[18], nie wykazała przypadków odsyłania projektów w celu wprowadzenia poprawek lub odrzucenia projektów w przypadkach określonych w § 8 ust. 5 i 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 434-469, 528-543)

2.4. ZDiZ w Gdańsku w latach 2013-2015 (I poł.) prowadził ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Ewidencja ta zawierała: numer kolejny projektu, nazwę ulicy, jednostkę składającą projekt organizacji ruchu, charakter organizacji ruchu (stała lub czasowa), datę zatwierdzenia projektu, termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu i – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu – rzeczywisty termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. Ewidencja spełniała wymogi § 9 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 489-501)

2.5. Cała sieć drogowa Gdańska posiadała zatwierdzoną organizację ruchu (łącznie 629 dróg, w tym: 17 dróg krajowych bez autostrad i dróg ekspresowych, 14 dróg wojewódzkich, 122 drogi powiatowe, 322 dróg gminnych i 154 drogi wewnętrzne)[19].

(dowód: akta kontroli str. 488-501, 514-515)

2.6. Szczegółowemu badaniu poddano także 138 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu[20], pod względem ich zgodności z wymaganiami określonymi w § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarzadzania ruchem. Stwierdzono, że jedynie trzy projekty[21] spełniają w pełni wszystkie wymagania, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-7 rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 544-562)

2.7. Badanie w zakresie wypełniania przez organ zarządzający ruchem obowiązku przeprowadzania kontroli, o której mowa § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarzadzania ruchem wykazało, że we wszystkich 138 badanych sprawach kontrola taka miała miejsce i była wykonana terminowo, tj. w ciągu 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 544-562)

2.8. Analiza zgodności istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu przeprowadzona została na podstawie oględzin 38 wybranych

---

[16] Powołana Zarządzeniem Nr 842/11 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 20 listopada 2011 r.

[17] Powołana Zarządzeniem Nr 841/11 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 20 listopada 2011 r.

[18] Badaniu w tym zakresie poddano 133 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dot. 10 ulic Gdańska, tj.: al. Grunwaldzkiej, ul. Kartuskiej, al. Hallera, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Trakt św. Wojciecha, ul. Jabłoniowej, ul. Beethovena, ul. Dmowskiego i ul. Boguckiego.

[19] Dane na dzień 30 czerwca 2015 r.

[20] Badaniu w tym zakresie poddano 138 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dot. 10 ulic Gdańska, tj.: al. Grunwaldzkiej, ul. Kartuskiej, al. Hallera, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Trakt św. Wojciecha, ul. Jabłoniowej, ul. Beethovena, ul. Dmowskiego i ul. Boguckiego.

[21] Nr 230/ZRD/ZI/14; 211/ZRD/ZI/15 i 212/ZRD/ZI/13.

lokalizacji punktowych w ciągu dziesięciu ulic[22] Gdańska, na których odnotowano w latach 2011-2015 (I półrocze) największą liczbę wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. W przypadku 35[23] z 38 lokalizacji punktowych w ciągu dziesięciu ulic (poddanych oględzinom) stwierdzono zgodność organizacji ruchu (oznakowania) z odpowiednimi projektami organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 518-527)

2.9. W ZDiZ w Gdańsku w zakresie przeprowadzania kontroli prawidłowości zastosowania, wykonywania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd nie zostały opracowane stosowne procedury umożliwiające właściwe planowanie, wykonywanie i dokumentowanie tych kontroli. Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że kontrole, o których mowa powyżej są przeprowadzane w ramach bieżącej działalności pracowników Działu Inżynierii Ruchu w oparciu o zapisy § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Obowiązek przeprowadzania takich kontroli został określony w kartach opisu stanowisk pracy pracowników zajmujących się zarządzaniem ruchem. Pracownicy ci obsługują dziewięć rejonów, na które podzielono miasto Gdańsk. Po przeprowadzeniu kontroli pracownicy rejonowi odnotowują w bazie ewidencyjnej sieci dróg, prowadzonej przez ZDiZ, jedynie uwagi stwierdzające nieprawidłowości lub braki, które skutkują zleceniem wprowadzenia zmian organizacji ruchu. W przypadku niestwierdzenia nieprawidłowości lub braku konieczności wprowadzania zmian po kontroli nie odnotowuje się takich informacji w bazie danych.

(dowód: akta kontroli str. 435-469, 502-504)

2.10. Analiz i ocen istniejącej organizacji ruchu pod względem jej zgodności z obowiązującymi przepisami oraz brd, w tym bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz jego efektywności dokonywano podczas posiedzeń Komisji ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego oraz Komisji ds. rozkopów ulicznych i tymczasowej organizacji ruchu, w oparciu o wnioski i uwagi wniesione przez pracowników ZDiZ, członków Komisji, Policję, Straż Miejską, Rady Dzielnic i Osiedli, instytucje i mieszkańców. Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że analizy o których mowa powyżej, przeprowadzają również pracownicy rejonowi ZDiZ w ramach pełnienia obowiązków. Ponadto, badanie efektywności wprowadzonych rozwiązań prowadzone jest poprzez obserwacje zachowań uczestników ruchu, analizę zdarzeń drogowych oraz badania prędkości lub zlecanie takich badań wykonawcom zewnętrznym (np. badanie ruchu na ul. Czyżewskiego lub na ul. Gospody).

(dowód: akta kontroli str. 437-444, 516-517)

2.11. Wnioski i zalecenia z analiz i ocen odnotowywano w protokołach z posiedzeń ww. Komisji. Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że przyjęcie określonych zaleceń skutkowało m.in. podjęciem działań prowadzących do eliminacji nieprawidłowości lub zagrożeń w postaci zlecenia usunięcia wad technicznych sygnalizacji, opracowania projektów zmian w organizacji ruchu lub skierowaniem wniosku do Policji lub Straży Miejskiej, w celu podjęcia interwencji. W jego ocenie, prowadzone analizy i konsultacje dot. proponowanych rozwiązań ze specjalistami z zakresu prawa o ruchu drogowym, komunikacji rowerowej oraz komunikacji miejskiej skutkowało wypracowaniem najkorzystniejszych, najbezpieczniejszych i odpowiadającym aktualnym potrzebom rozwiązaniom, które

---

[22] Dot. ulic: al. Grunwaldzkiej, ul. Kartuskiej, al. Hallera, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Trakt św. Wojciecha, ul. Jabłoniowej, ul. Beethovena, ul. Dmowskiego i ul. Boguckiego.

[23] Dot. ulic: al. Grunwaldzkiej, ul. Kartuskiej, al. Hallera, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Słowackiego, ul. Beethovena, ul. Dmowskiego i ul. Boguckiego.

następnie stosowano przy projektowaniu i zatwierdzaniu nowych projektów organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 585)

2.12. W latach 2013-2015 (I półrocze) do Urzędu[24] i ZDiZ wpłynęło łącznie 192 wnioski dotyczące złego stanu technicznego lub zagrażającej brd organizacji ruchu na sieci drogowej Gdańska służącej pieszym i rowerzystom. Spośród tego 103 wnioski zostały uznane za zasadne lub częściowo zasadne. Badaniem szczegółowym objęto 10 wniosków[25], w których nie stwierdzono nieprawidłowości w procesie ich rozpatrywania i załatwiania. W przypadku wniosków uznanych za zasadne, wprowadzono zmiany, o które wnosili wnioskodawcy.

(dowód: akta kontroli str. 416-433)

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Wbrew przepisowi art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym[26], Prezydent Miasta Gdańska przekazał[27] kompetencje organu zarządzającego ruchem (którym w mieście na prawach powiatu jest Prezydent Miasta) Dyrektorowi i Zastępcom Dyrektora ZDiZ w Gdańsku. Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska Piotr Grzelak wyjaśnił, że w jego ocenie przepisy, które pozwalają na przekazanie przez Prezydenta Miasta Gdańska kompetencji organu zarządzającego ruchem Dyrekcji ZDiZ w Gdańsku „to art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, w związku z art. 92 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym oraz art. 96 i 98 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny".
   W ocenie NIK, cele i zadania zarządu drogi określa się w Statucie i muszą one wynikać z norm kompetencyjnych. Dopuszczają one np. podejmowanie i wykonywanie przez ZDiZ niektórych działań organizacyjno-technicznych w zakresie zarządzania ruchem. Polegają one m. in. na sporządzaniu projektów organizacji ruchu, przedstawieniu ich do załatwienia organowi zarządzającemu ruchem oraz ich opiniowaniu (jeśli nie jest on jednostką składającą projekt), wprowadzaniu tymczasowych ograniczeń ruchu (w przypadku np. wystąpienia zdarzeń powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego), wdrażania zatwierdzonych projektów, dokonywanie wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków. Przepisy te nie umożliwiają jednak wykonywania przez ZDiZ zadań organu zarządzającego ruchem, wyszczególnionych w § 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.
   Organem zarządzającym ruchem, zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest Prezydent Miasta, który swoje zadania wykonuje przy pomocy urzędu miasta (art. 33 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym[28]). Prezydent może zatem udzielić upoważnienia do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej innym osobom, pod warunkiem że są pracownikami urzędu miasta, a nie odrębnych jednostek organizacyjnych.

   (dowód: akta kontroli str. 241-248, 251-256)

---

[24] Wnioski, które wpłynęły w Urzędu Miejskiego w Gdańsku, były przekazywane do rozpatrzenia do ZDiZ w Gdańsku.

[25] Z tego 5 zasadnych i 5 niezasadnych wg. ZDiZ.

[26] Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

[27] Zarządzeniem Nr 1461/10 z dnia 1 października 2010 r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa Dyrektorowi oraz Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku – jednostki budżetowej do działania w sprawach z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych miasta Gdańska, zmienionym Zarządzeniem Nr 783/12 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 25 maja 2012 r. oraz Zarządzeniem Nr 1507/12 z dnia 1 października 2012 r.

[28] Dz.U. z 2015 r. poz. 1515.

2. Przedstawiane do zatwierdzenie projekty organizacji ruchu[29] nie zawierały dołączonych opinii komendanta miejskiego Policji, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ wyjaśnił, że każdy z projektów organizacji ruchu akceptowany jest przez przedstawiciela Policji zasiadającego w Komisjach[30]. Mając jednak na uwadze ustalenia kontroli, ZDiZ ustali z Komenda Miejską Policji sposób przekazywania informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 544-568)

3. Zatwierdzone projekty organizacji ruchu[31] nie zawierały wszystkich elementów, o których mowa § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w szczególności:
   - skali planu orientacyjnego[32] (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 1),
   - lokalizacji znaków i urządzeń sygnalizacyjnych na planach sytuacyjnych[33] (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 2 lit. a),
   - parametrów i geometrii drogi na planach sytuacyjnych[34] (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b),
   - programu sygnalizacyjnego i obliczeń przepustowości drogi[35] – w przypadku projektów zawierających sygnalizację świetlną (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 3),
   - zasad dokonywania zmian oraz sposobu ich rejestracji[36] – w przypadku projektów zawierających znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 4),
   - opisu ruchu[37] (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 5),
   - terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu[38] (wymóg taki został określony w § 5 ust. 1 pkt 6).

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ[39]wyjaśnił, że ww. nieprawidłowości występowały marginalnie. Nie wskazał jednocześnie przyczyn braków w dokumentacji.

(dowód: akta kontroli str. 544-568)

4. W trzech miejscach spośród 38 poddanych oględzinom[40] stwierdzono niezgodność istniejącej organizacji ruchu (oznakowania) z odpowiednimi projektami organizacji ruchu, w szczególności:

---

[29] Badaniem w tym zakresie objęto 138 projektów organizacji ruchu.

[30] Dot. Komisji ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego oraz Komisji ds. rozkopów ulicznych i tymczasowych organizacji ruchu.

[31] Badaniem w tym zakresie objęto 138 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

[32] Dot. projektów nr: 499/ZRD/ZI/15; 456/ZRD/ZI/14; 409/ZRD/ZI/14; 317/ZRD/ZI/14; 468/ZRD/ZI/13; 139/ZRD/ZI/14; 143/ZRD/ZI/14; 424/ZRD/ZI/14; 496/ZRD/ZI/14; 71/ZRD/ZI/15; 7/ZRD/ZI/13; 25/ZRD/ZI/14; 532/ZRD/ZI/13; 387/ZRD/ZI/13; 88/ZRD/ZI/14; 195/ZRD/ZI/15; 484/ZRD/ZI/13; 100/ZRD/ZI/14; 126/ZRD/ZI/14; 125/ZRD/ZI/14; 109/ZRD/ZI/14; 153/ZRD/ZI/15; 491/ZRD/ZI/14; 202/ZRD/ZI/2015; 355/ZRD/ZI/14; 181/ZRD/ZI/13 i 76/ZRD/ZI/14.

[33] Dot. projektów nr: 358/ZRD/ZI/14 i 7/ZRD/ZI/15.

[34] Dot. projektów nr: 140/ZRD/ZI/13; 197/ZRD/ZI/15; 54/ZRD/ZI/15; 499/ZRD/ZI/15; 458/ZRD/ZI/14; 456/ZRD/ZI/14; 409/ZRD/ZI/14; 317/ZRD/ZI/14; 292/ZRD/ZI/14; 174/ZRD/ZI/14; 496/ZRD/ZI/13; 468/ZRD/ZI/13; 215/ZRD/ZI/13 i 130/ZRD/ZI/13.

[35] Dot. projektu nr 68/ZRD/ZI/15.

[36] Dot. projektów nr: 174/ZRD/ZI/14; 130/ZRD/ZI/13; 131/ZRD/ZI/13; 128/ZRD/ZI/13; 112/ZRD/ZI/13; 139/ZRD/ZI/14; 36/ZRD/ZI/14; 542/ZRD/ZI/13; 318/ZRD/ZI/14; 496/ZRD/ZI/14; 497/ZRD/ZI/14; 68/ZRD/ZI/15; 7/ZRD/ZI/13; 25/ZRD/ZI/14; 172/ZRD/ZI/13; 340/ZRD/ZI/14; 214/ZRD/ZI/13; 484/ZRD/ZI/13; 384/ZRD/ZI/13; 17/ZRD/ZI/13; 126/ZRD/ZI/14; 125/ZRD/ZI/14; 113/ZRD/ZI/13; 416/ZRD/ZI/13; 181/ZRD/ZI/13 i 53/ZRD/ZI/13.

[37] Dot. projektów nr: 140/ZRD/ZI/13; 197/ZRD/ZI/15; 54/ZRD/ZI/15; 2/ZRD/ZI/15, 499/ZRD/ZI/15; 456/ZRD/ZI/14, 409/ZRD/ZI/14; 317/ZRD/ZI/14; 292/ZRD/ZI/14; 497/ZRD/ZI/13; 496/ZRD/ZI/13.

[38] Dot. projektów nr: 140/ZRD/ZI/13; 499/ZRD/ZI/15; 456/ZRD/ZI/14, 409/ZRD/ZI/14; 151/ZRD/ZI/2013; 148/ZRD/ZI/13; 340/ZRD/ZI/14; 7/ZRD/ZI/15; 422/ZRD/ZI/14.

[39] Kontrolerzy NIK o złożenie wyjaśnień w tym zakresie poprosili Prezydenta Miasta Gdańska, jednak odpowiedzi udzielił Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania ZDiZ w Gdańsku.

- na ul. Trakt Świętego Wojciecha w Gdańsku stwierdzono brak słupka u-5a w miejscu gdzie oznakowanie takie przewidziano w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu nr 452/ZRD/ZI/14 z dnia 19 listopada 2014 r.;
- na ul. Jabłoniowej w Gdańsku stwierdzono brak oznakowania „sygnał ostrzegawczy – żółty migający" w miejscu, w którym oznakowanie takie przewidziano w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu nr 74/ZRD/ZI/15 z dnia 13 marca 2015 r.;
- na ul. Kartuskiej w Gdańsku stwierdzono brak znaku D-20 (koniec postoju taksówek) w miejscu, w którym oznakowanie takie przewidziano w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu nr 500/ZRD/ZI/14 z dnia 21 stycznia 2014 r.

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania w ZDiZ[41] wyjaśnił, że brak słupka u-5a oraz znaku D-20 spowodowany był zniszczeniem tych elementów przez nieznanych sprawców. Zaznaczył jednocześnie, że słupek i znak, o których mowa powyżej zostały odtworzone. W przypadku braku oznakowania „sygnał ostrzegawczy – żółty migający" przy przejściu dla pieszych w ciągu ul. Jabłoniowej, to zamiast tego oznakowania zastosowano lepsze rozwiązanie w postaci lampy oświetleniowej zasilanej solarnie. W efekcie, zamiast stale pulsującego sygnału żółtego ostrzegawczego informującego kierowców o przejściu dla pieszych, zamontowane zostało oświetlenie ww. przejścia. Oświadczył jednocześnie, że powyższe zmiany zostaną uwzględnione w nowym projekcie organizacji ruchu drogowego, który zostanie wykonany do dnia 11 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 518-527, 563-568)

Uwagi dotyczące badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę, że brak opracowanych procedur w zakresie:
   - planowania, wykonywania i dokumentowania kontroli prawidłowości zastosowania, wykonywania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd,
   - opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu,

   utrudnia sprawowanie rzetelnego nadzoru nad tymi czynnościami. Ponadto, niewprowadzenie zasady ewidencjonowania i dokumentowania czynności kontrolnych nie pozwoliło ZDiZ na określenie liczby wszystkich przeprowadzonych w latach 2013-2015 (I poł.) kontroli, o której mowa § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

   (dowód: akta kontroli str. 435-469, 502-504)

2. Liniowe analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności winny być przeprowadzana cyklicznie na całej zarządzanej sieci dróg, a nie tylko na jej części.

Ocena cząstkowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[42], wnosi o:

---

[40] Dot. lokalizacji punktowych w ciągu dziesięciu ulic Gdańska, tj.: al. Grunwaldzkiej, ul. Kartuskiej, al. Hallera, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Słowackiego, al. Zwycięstwa, ul. Trakt św. Wojciecha, ul. Jabłoniowej, ul. Beethovena, ul. Dmowskiego i ul. Boguckiego.

[41] Kontrolerzy NIK o złożenie wyjaśnień w tym zakresie poprosili Prezydenta Miasta Gdańska, jednak odpowiedzi udzielił Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania ZDiZ w Gdańsku.

[42] Dz.U. z 2015 r., poz. 1096.

1. zwoływanie posiedzeń Miejskiej Rady BRD z właściwą częstotliwością;
2. wyeliminowanie upoważniania osób niebędących pracownikami Urzędu do wykonywania zadań z zakresu zarządzania ruchem na drogach będących w wyłącznej kompetencji Prezydenta Miasta Gdańska;
3. zatwierdzanie projektów organizacji ruchu zawierających wszystkie wymagane elementy określone w § 5 i 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem;
4. wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie oznakowania drogowego;
5. opracowanie i wdrożenie procedur w zakresie planowania, wykonywania i dokumentowania kontroli prawidłowości zastosowania, wykonywania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd, a także w zakresie opracowywania, rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, dnia 11 grudnia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy
Marek Gutraj
inspektor kontroli państwowej

.....
podpis

Dyrektor
Tomasz Emiljan

.....
podpis

Jacek Zaremba
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis