



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO – 4101-10-06/2013

P/13/078

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań

T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01

lpo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Ryszard Kokociński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86122 z dnia 8 lipca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Piotr Białka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86135 z dnia 24 lipca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu ¹ , ul. Wilczak 16, 61-623 Poznań
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Szukała, Dyrektor (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości² działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawą pozytywnej oceny w zakresie zarządzania drogami publicznymi była prawidłowa realizacja zadań zarządcy drogi związanych m.in. z: prowadzeniem ewidencji dróg i obiektów mostowych, wydawaniem zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, koordynacją robót drogowych, dokonywaniem okresowych pomiarów ruchu drogowego oraz przekazywaniem informacji statystycznych o sieci dróg. Działania, w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa mające na celu np.: niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, ograniczenia jej funkcji, bądź niewłaściwego jej użytkowania i zapobiegające pogorszeniu się warunków bezpieczeństwa ruchu, a także wprowadzenia stałych organizacji ruchu były skuteczne i efektywne. ZDM był przygotowany organizacyjnie do realizacji zadań zarządcy drogi, zatrudniając pracowników o odpowiednich kwalifikacjach.

Formułując powyższą ocenę NIK uwzględniła nieprawidłowości dotyczące prowadzenia ewidencji dróg (książki dróg i dzienników objazdów), braku zgodności organizacji ruchu z zatwierdzonym jej projektem, nadzoru nad organizacją ruchu w trakcie robót drogowych³, wykonywania okresowych (rocznych i pięcioletnich) kontroli dróg oraz sposobu wprowadzania zatwierdzonych organizacji ruchu (tj. bez formalnego zawiadamiania właściwych organów)⁴.

¹ Dalej „ZDM”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Poddanych oględzinom: ul. Dąbrowskiego w Poznaniu odcinek od ulicy Szpitalnej do Al. Polskiej; budowa chodnika oraz wjazdu do sklepu „Biedronka” przy ulicy Dolna Wilda; remont i konserwacja elewacji kamienicy przy ulicy Głogowskiej 28/Śniadeckich 1.

⁴ Ocena ta została dokonana w zakresie przedmiotowym wynikającym z zadań Statutowych ZDM, któremu powierzono m.in. wykonywanie zadań organu zarządzającego ruchem.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wypełnieniem funkcji zarządu drogi oraz zarządzającego ruchem na drogach

Opis stanu
faktycznego

1. Uchwałą Nr CIII/603/94 Rady Miejskiej Poznania z dnia 19 kwietnia 1994 r.⁵ w sprawie zarządzania drogami w granicach administracyjnych miasta Poznania, na podstawie art. 18 ust.2 pkt 9 litera h), art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym⁶, w związku z § 1 ust.3 pkt 3 i 5 oraz § 3 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lipca 1993 r. w sprawie określenia zadań i kompetencji z zakresu rządowej administracji ogólnej i specjalnej, które mogą być przekazane niektórym gminom o statusie miasta, wraz z mieniem służącym do ich wykonywania, a także zasad i trybu przekazania⁷ i zarządzenia nr 17/89 Wojewody Poznańskiego z dnia 28 kwietnia 1989 r. w sprawie utworzenia Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Poznaniu zmieniono nazwę jednostki budżetowej Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich na Zarząd Dróg Miejskich (dalej „Zarząd” lub „ZDM”).

Uchwała ta stanowi, iż przedmiotem działalności Zarządu jest zarządzanie drogami w granicach administracyjnych miasta Poznania oraz upoważnia dyrektora Zarządu do załatwiania indywidualnych spraw w zakresie zarządzania drogami.

Przyjęty na podstawie ww. uchwały Statut⁸ stanowi, iż Zarząd jest zarządem drogi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, przy pomocy którego Prezydent Miasta Poznania wykonuje swoje obowiązki zarządcy drogi i zarządzającego ruchem na drogach publicznych. W rozdziale zat. „Cel i przedmiot działalności” wskazano, że:

- Zarząd zarządza drogami publicznymi w granicach Miasta Poznania z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych;
- Zarząd zarządza ruchem na drogach publicznych w granicach administracyjnych Miasta Poznania z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, oraz na drogach wewnętrznych.

Zgodnie z § 4 ust. 1 Statutu przedmiotem działania Zarządu było wykonywanie obowiązków zarządcy drogi, w tym zadań w zakresie planowania, remontu, utrzymania i ochrony dróg, określonych przepisami art. 20 ustawy o drogach publicznych (wyszczególnionych w art. 20 pkt 2-10 i pkt 11-19 ustawy o drogach), a ponadto opiniowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej dla organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W Statucie nie wskazano, iż do zadań Zarządu należy: opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego; zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7 ustawy o drogach.

⁵ Zmienionej uchwałą Nr LI/340/II/IV/2006 z dnia 17 grudnia 1996 r.

⁶ Dz. U. Nr 16, poz. 95, ze zm.

⁷ Dz. U. Nr 65, poz. 309, ze zm.

⁸ Uchwała Nr IX/87/VI/2011 z dnia 12 kwietnia 2011 r.

2. Zgodnie z § 4 ust. 2 Statutu, Zarząd wykonuje zadania organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych określone przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, a w szczególności: podejmuje działania w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; opracowuje, rozpatruje i zatwierdza oraz prowadzi ewidencję projektów organizacji ruchu⁹; wydaje wytyczne do projektowania i projektuje organizację ruchu; nadzoruje zgodność organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem oraz nadzoruje i analizuje istniejącą organizację ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności¹⁰; gromadzi informacje o ruchu i jego skutkach.

(dowód: akta kontroli str. 6-17, 28-63)

Za zarządzanie ruchem na drogach i ulicach miasta Poznania w ZDM odpowiadał Miejski Inżynier Ruchu. Do jego obowiązków należała realizacja zadań z zakresu zarządzania ruchem i inżynierią ruchu oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Regulamin organizacyjny ZDM stanowił, że Miejski Inżynier wydaje wytyczne do projektowania w zakresie organizacji ruchu, nadzoruje projektowanie organizacji ruchu oraz zatwierdza projekty organizacji ruchu i prowadzi ewidencję tych projektów.

(dowód: akta kontroli str. 64-74)

Zadania zarządu drogi wykonywały Wydziały Zarządzania i Ewidencji Dróg, oraz Wydział Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynieryjnych¹¹, w których zatrudnionych było odpowiednio 19 i 12 pracowników.

Zadania w zakresie zarządzania ruchem powierzono Wydziałowi Zarządzania Ruchem oraz Bezpieczeństwa Ruchu zatrudniającym odpowiednio: 11 i 5 pracowników (13 osób posiadało wykształcenie kierunkowe o specjalności drogowej lub mostowej, a trzy wykształcenie politechniczne o specjalności elektrotechnicznej).

(dowód: akta kontroli str. 64-95)

Zakres czynności i obowiązków pracowników wykonujących zadania w zakresie zarządzania drogami oraz zarządzania ruchem odpowiada zakresowi ustalonemu w Regulaminie organizacyjnym ZDM (wynikał z udzielonych im upoważnień). Kwalifikacje zatrudnianych pracowników umożliwiają tej jednostce realizację jej zadań statutowych. Na czas nieobecności poszczególnych pracowników zapewniono zastępstwa.

(dowód: akta kontroli str. 18-27, 28-63)

Prezydent Miasta Poznania upoważnił Dyrektora ZDM, jego zastępców oraz Naczelnika Wydziału Zarządzania i Ewidencji Dróg ZDM do załatwiania w jego imieniu indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej, dotyczących zarządzania drogami, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych w pierwszej instancji.

(dowód: akta kontroli str. 18-27)

⁹ Zadania organu zarządzającego ruchem wymienione w § 3 ust. 1 pkt 1-3 i § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem o zarządzaniu ruchem - Dz. U. Nr 177, poz. 1729, dalej „rozporządzenie o zarządzaniu ruchem”.

¹⁰ Stanowią czynności organizacyjno-techniczne w zakresie zarządzania ruchem wymienione w § 2 ust. 1 pkt 1 lit f i g rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

¹¹ Dalej „wydział UZ”.

Ustalono
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Przyjęte rozwiązania organizacyjne, dotyczące powierzenia ZDM zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w mieście na prawach powiatu - w części nadającej mu kompetencje m.in. do zatwierdzania projektów organizacji ruchu - pozostają w sprzeczności z przepisami art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹².

W ocenie NIK, Statut ZDM zawiera wadliwe unormowania. Rada Miasta Poznania (tworząc, na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹³ jednostkę organizacyjną będącą zarządem drogi i w dalszej kolejności uchwalając jej Statut) nie może zarządowi drogi powierzyć kompetencji należących do wyłącznej właściwości organu zarządzającego ruchem, którym jest Prezydent Miasta na prawach powiatu (sama bowiem nie posiada takich kompetencji).

W ocenie NIK, podejmowanie przez Zarząd działań w zakresie zarządzania ruchem może dotyczyć wyłącznie zadań, do których jednostka ta została umocowana przepisami ustawy o drogach i wydany na jej podstawie aktami wykonawczymi, tj. rozporządzeniem o zarządzaniu ruchem. Zgodnie z tym rozporządzeniem, zarząd drogi wykonuje niektóre zadania w zakresie zarządzania ruchem: sporządza projekty i przedstawia je do zatwierdzenia organowi zarządzającemu ruchem, opiniuje projekty, jeśli nie jest jednostką składającą projekt, wprowadza tymczasowe ograniczenia ruchu, w przypadku np. wystąpienia zdarzeń powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wdraża zatwierdzone projekty, dokonuje wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków.

Ocena częściowa

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

2. Wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzenia projektów organizacji ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem czasowej organizacji ruchu związanej z pracami na drogach

Opis stanu
faktycznego

1. ZDM zarządzał ruchem na 1.928 odcinkach dróg i ulic o łącznej długości 1.040 km¹⁴, z czego 538 odcinków ulic i dróg posiadało zatwierdzoną stałą organizację ruchu (ZDM nie określił ich łącznej długości).

(dowód: akta kontroli str. 96-120)

Z-ca Dyrektora ZDM ds. zarządzania ruchem Jerzy Nawrocki podał, że podział na kategorie dróg oraz określenie długości dróg posiadających zatwierdzoną organizację ruchu wymaga przejrzania 538 projektów, które w znacznym zakresie znajdują się w archiwum ZDM.

(dowód: akta kontroli str. 121-123)

Naczelnik Wydziału Zarządzania Ruchem ZDM podał, że „Zatwierdzone projekty mogą obejmować kilka lub kilkanaście dróg-ulic, np. projekt „Organizacji ruchu związany z wprowadzeniem strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h - STREFA 30, obejmuje 16 ulic i placów. Projekty docelowej organizacji ruchu, które opracowane

¹² Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.

¹³ Dz. U. z 2013 r. poz. 260, ze zm.

¹⁴ Stan na dzień 30 czerwca 2013 r.

i wdrożone zostały przed 2003 r. (dla 1.440 ulic) oraz wszystkie projekty powstałe od 2003 r. do końca 2012 r. (488 ulic i obszarów) posiadały na Mapie ewidencyjnej oznakowania w formie elektronicznej. Jest to stan ewidencyjny docelowych organizacji ruchu zatwierdzony przez Miejskiego Inżyniera Ruchu na 31 grudnia 2012 r. Mapa ta zawiera drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.”

(dowód: akta kontroli str. 121-123)

2. Prowadzone przez ZDM rejestry zatwierdzonych projektów (docelowych i tymczasowych) organizacji ruchu zawierały dane dotyczące: numeru kolejnego projektu organizacji ruchu, daty zatwierdzenia organizacji ruchu, miejsca lub ulicy, inwestora lub wykonawcy. W kolumnie zatytułowanej „termin realizacji” wpisywano „ustali ZDM”.

(dowód: akta kontroli str. 128-136, 137, 1541-1548)

Dyrektor ZDM wyjaśnił, że: „W prowadzonych ewidencjach nie podajemy terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu), gdyż zatwierdzony [...] projekt organizacji ruchu wraz z wnioskiem na zajęcie pasa drogowego trafia ponownie do ZDM, do Wydziału Zarządzania i Ewidencji Dróg, który¹⁵ [...] wydaje decyzję administracyjną z podaniem terminu rozpoczęcia, wprowadzenia nowej organizacji ruchu i terminu zakończenia robót, przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. [...] Zapis „ustali ZDM” w kolumnie „termin realizacji” umożliwia wydziałowi UZ koordynowanie robót na terenie miasta i ewentualne zaniechanie wydania decyzji w sytuacjach konfliktowych, np. gdy nakładają się roboty w jednym obszarze lub na jednej ulicy. Zatwierdzony projekt ważny jest 1 rok od daty zatwierdzenia. [...] Wydział wyjaśniał już wcześniej, że wszystkie projekty docelowej organizacji ruchu, które opracowane i wdrożone zostały przed 2003 rokiem oraz wszystkie projekty powstałe od 2003 r. do końca 2012 r. posiadamy na Mapie ewidencyjnej oznakowania w formie elektronicznej. Jest to stan ewidencyjny docelowych organizacji ruchu zatwierdzony przez Miejskiego Inżyniera Ruchu na dzień 31.12.2012 roku. Oznacza to, że dla całej sieci ulic w mieście Poznaniu posiadamy zatwierdzone w dniu 31.12.2012 roku (po przeprowadzonej przez firmę zewnętrzną inwentaryzacji) organizacje ruchu”.

(dowód: akta kontroli str. 2031-2035)

3. Wydawanie wytycznych w zakresie projektowania organizacji ruchu, nadzór w zakresie projektowania organizacji ruchu oraz ich zatwierdzanie należało do kompetencji zastępcy dyrektora ZDM do spraw zarządzania ruchem – Miejskiego Inżyniera Ruchu. Wprowadzono procedurę pn. „Postępowanie z wnioskami” (nr ZDM/PS-01/PR-02). Procedura ta określała tryb i zasady dotyczące przygotowania, opiniowania oraz zatwierdzania stałych i tymczasowych organizacji ruchu. Przewidywała m.in., że po rozpatrzeniu i przeanalizowaniu zaopiniowanego pozytywnie projektu organizacji ruchu¹⁶ jest on ponownie sprawdzany przez naczelnika lub zastępcę Wydziału Zarządzania Ruchem i ostatecznie zatwierdzany przez Miejskiego Inżyniera Ruchu.

W latach 2011-2013 (I półrocze) Miejski Inżynier Ruchu zatwierdził 188 stałych organizacji ruchu oraz 2.223 czasowe organizacje ruchu.

¹⁵ Koordynuje roboty prowadzone na terenie miasta Poznania.

¹⁶Przez Komendę Miejską Policji oraz Zarząd Transportu Miejskiego – dla ulic, po których poruszają się pojazdy transportu miejskiego.

Zgodnie z § 8 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, wadliwe projekty organizacji ruchu odsyłano wnioskodawcom celem uzupełnienia. W przypadku niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, projekt odrzucano.

Rozpatrując projekty organizacji ruchu przedstawione do zaopiniowania, Wydział Zarządzania Ruchem nie korzystał z opinii rzeczoznawców lub biegłych. Zatwierdzając projekty organizacji ruchu, ZDM nie zobowiązywał wykonawców do prowadzenia prac w systemie 3-zmianowym (z uwagi na zgłaszane protesty mieszkańców, powodowane zakłócaniem ciszy nocnej).

(dowód: akta kontroli str. 2039)

Projekty organizacji ruchu przedkładane do zatwierdzenia zawierały opinie Komendanta Miejskiego Policji. Projekty organizacji ruchu przebudowywanych lub remontowanych ulic zawierały opis stanu istniejącego drogi. Nie zawierały natomiast charakterystyki drogi i przewidywanej wielkości ruchu po zakończeniu przebudowy.

(dowód: akta kontroli str. 138-140, 141-143, 144-148, 2157-2159)

Jednostki wprowadzające organizację ruchu¹⁷ zawiadamiały właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni. Nie stwierdzono (poza jednym przypadkiem – w badanej próbie), aby wykonawca robót nie powiadomił ZDM o przystąpieniu do robót w pasie drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 141-143, 144-148, 1039-1066, 1038, 1541-1606)

W zatwierdzonych projektach organizacji ruchu¹⁸ nie określano terminów, w których powinny one zostać wprowadzone. Projekty te zawierały kartę uzgodnień, którą opatrzone pieczęcią „ZATWIERDZENIE Nr ... Zarząd dróg Miejskich w Poznaniu zatwierdza projekt organizacji ruchu [...] Zatwierdzony projekt jest zgodny ze stanem istniejącego oznakowania i ważny 1 rok od daty zatwierdzenia”. Karta uzgodnień zawierała datę zatwierdzenia.

(dowód: akta kontroli str. 2170)

4. W 2012 r. nie zatwierdzano uproszczonych projektów organizacji ruchu. Bieżące remonty ulic realizowano na podstawie tymczasowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 147)

Z-ca Naczelnika Wydziału Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich ZDM podał, że roboty remontowe w zakresie prac doraźnych dot. „naprawy ubytków w nawierzchni jezdni i chodników o niewielkich powierzchniach, realizował Zakład Robót Drogowych. Do zabezpieczenia tych prac używano oznakowania pionowego na słupkach oraz zapór drogowych. Samochody uczestniczące w tych pracach posiadały pomarańczowo-żółte światła pulsacyjne a na tyłach pojazdów znajdowały się znaki informacyjne o robotach drogowych i ograniczeniu prędkości. Ponadto na pojazdach zamontowane były duże (z podświetlaną strzałką) informacje nakazujące kierunek jazdy. W sytuacji gorszej widoczności, chwilowo, na jezdni rozkładano „lampy ostrzegawcze typu LED tzw. kocie oko”.

(dowód: akta kontroli str. 197)

5. Wprowadzenie tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu, przez podmioty posiadające infrastrukturę w pasach drogowych następowało w przypadkach

¹⁷ Także w przypadku, gdy ZDM był tą jednostką (dot. dróg o wyższej kategorii niż gminne).

¹⁸ Analizą objęto projekty organizacji ruchu odcinków dróg poddanych oględzinom (wymienione w pkt 5.9 i 6.4 niniejszego wystąpienia).

nagłych awarii urządzeń znajdujących się w pasie drogowym lub w jego pobliżu. Nie stwierdzono przypadków wprowadzenia takich ograniczeń, o których ZDM nie był informowany. ZDM sprawdzał czy terminowo i prawidłowo przywrócono pas drogi do stanu pierwotnego.

(dowód: akta kontroli str. 1211-1237, 2127-2149)

6. Zgodnie z § 12 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, Komenda Miejska Policji była powiadamiana (przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu) o planowanym rozpoczęciu robót związanych z utrzymaniem drogi, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem.

(dowód: akta kontroli str. 141-143, 144-148)

ZDM nie realizował obowiązku wynikającego z § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, w przypadkach kiedy był jednostką wprowadzającą lub zmieniającą stałą organizację ruchu. Według złożonych wyjaśnień, wynikało to z powierzenia ZDM kompetencji organu zarządzającego ruchem i drogą. Informacje o wprowadzonych zmianach znajdowały się w ewidencji wydziału Bezpieczeństwa Ruchu (korzystały z nich inne wydziały ZDM). W przypadkach tych, ZDM nie przeprowadzał kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji projektu.

Kontrola wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu przeprowadzana była w przypadku, gdy jednostką wprowadzającą organizację ruchu był inny podmiot niż ZDM (np. wykonawcy robót, przedsiębiorstwa wodociągowe). Z komisyjnego odbioru zwolnionego odcinka pasa drogowego sporządzano pisemny protokół, uzależniając odbiór pasa drogowego od zgodności wprowadzanej organizacji ruchu z zatwierdzonym jej projektem.

(dowód: akta kontroli str. 2163)

Komenda Miejska Policji w Poznaniu podała, że: „Nie jest możliwe określenie szczegółowych danych dotyczących liczby zawiadomień o zmianie organizacji ruchu w 2012 r. z uwagi na nieprowadzenie takiej ewidencji, ponieważ ilość otrzymanych zawiadomień przekracza niejednokrotnie kilkanaście na dobę. W 2012 r., WRD KMP zaopiniował 431 projektów zmiany organizacji ruchu oraz w I półroczu 2013 r. 195 takich projektów. Do KMP w I półroczu 2013 r. wpłynęło 530 zawiadomień o zmianach stałej oraz czasowej organizacji ruchu związanej z prowadzonymi remontami i budową infrastruktury drogowej oraz napraw awaryjnych. Podmiotami przysyłającymi powiadomienia do KMP były ROTOMAT Sp. z o.o. działająca na zlecenie Aquanetu, MPK, ZDM oraz inni wykonawcy działający na zlecenie zarządcy dróg. W przypadkach opiniowania projektów, w których KMP zastrzegała sobie obecność przy odbiorze oznakowania, była każdorazowo zawiadamiana w ustawowym terminie o dacie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu i odbiorze oznakowania. KMP nie stwierdziła przypadków zajęcia pasa drogowego bez wymaganej zgody.

(dowód: akta kontroli str. 1035-1037)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W zatwierdzonych projektach organizacji ruchu nie podano terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu. Stanowi to naruszenie § 8 ust. 7 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, nakładającym na organ zarządzający ruchem taki obowiązek. Nieprawidłowości tych nie usprawiedliwiają złożone wyjaśnienia, iż nieokreślenie terminu wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu umożliwia wydziałowi UZ koordynowanie robót na terenie miasta

i ewentualne zaniechanie wydania decyzji¹⁹ w sytuacjach konfliktowych, np. gdy nakładają się roboty w jednym obszarze lub na jednej ulicy”.

NIK zwraca uwagę, że na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, organ zarządzający ruchem winien poinformować zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (w sytuacji gdy brak było zawiadomienia o jej wprowadzeniu, w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7 tego rozporządzenia). Niewskazanie (przez organ zarządzający ruchem) terminu, o którym mowa w § 8 ust. 7 rozporządzenia o zarządzaniu uniemożliwia de facto dokonanej tej czynności (wymaganej przepisami powołanego rozporządzenia).

2. Ewidencja zatwierdzonych organizacji ruchu, o której mowa w § 9 rozporządzenia o zarządzaniu była prowadzona nierzetelnie. Rejestr projektów organizacji ruchu prowadzony przez ZDM nie zawierał bowiem – wymaganych rozporządzeniem – danych o: terminie, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu; rzeczywistym terminie wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanym terminie przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu.

NIK zwraca uwagę na to, że mimo formalnego powierzenia ZDM czynności organizacyjno-technicznych organu zarządzającego ruchem²⁰, obejmujących m.in. zatwierdzanie projektów organizacji ruchu (i posiadania w tym zakresie pisemnych upoważnień przez Dyrektora ZDM i jego zastępców) wykonywanie tych czynności przez miejską jednostkę organizacyjną, powołaną na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych jest niezgodne z obowiązującym przepisem. Szczegółowo tę kwestię omówiono w pkt III.1 niniejszego wystąpienia, dotyczącym przyjętych rozwiązań organizacyjnych.

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

3. Realizacja zadań związanych z pełnieniem funkcji zarządu drogi

1. W latach 2011-2013 (I półrocze), ZDM przeprowadzał kontrole okresowe roczne zarządzanych dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane²¹ (sprawdzono: stan nawierzchni jezdni, rowów odwadniających i skarp, chodników, poboczy, wpustów ulicznych kanalizacji deszczowej, drogowe obiekty inżynierskie). Wyniki kontroli dokumentowane były w protokołach kontroli i w dziennikach objazdu dróg. Kontrole przeprowadzało dwóch pracowników ZDM posiadających stosowne uprawnienia budowlane o specjalności drogowej, zgodnie z wymogami określonymi w art. 62 ust. 4 ww. ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 201-218, 1633-1795)

W ramach umów (Nr 12-175/11/JG/Br z 19 kwietnia 2011 r., Nr 12-27/12/JG/Br z 30 kwietnia 2012 r. oraz nr 12-330/13/JG/ Br z 13 kwietnia 2013 r.) dot. prac w zakresie badań naukowych i prac rozwojowych oraz świadczenia usług badawczych polegających na opracowaniu (kontynuacji prac) na Systemem Wspomagania Zarządzania Siecią Ulic miasta Poznania realizowane były kontrole okresowe stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi przeprowadzane co najmniej raz na 5 lat. Opierając się na powyższych badaniach sporządzano

¹⁹ Dotyczącej zajęcia pasa drogowego.

²⁰ Są to zadania wynikające ze Statutu ZDM uchwalonego przez Radę Miasta Poznania.

²¹ Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, ze zm.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Ocena częściowa

protokoły kontroli pięcioletniej wynikającej z art. 62. ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane. Dane dotyczące tych kontroli ujęte zostały w tabeli V Książki drogi.

(dowód: akta kontroli str. 1640-1721, 1860-1931)

Pięcioletnie kontrole okresowe wskazane w art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, obejmowały inwentaryzację kolejno wybranych docinków ulic miasta Poznania wraz z aktualizacją oceny stanu nawierzchni na odcinkach dróg układu podstawowego i uzupełniającego. Wyniki badań wynikające z przeprowadzanych kontroli przekazywano ZDM w wersji elektronicznej (ich sumaryczne wyniki zawierały listy rankingowe ze wskazaniem rodzajów zabiegów utrzymaniowych koniecznych do wykonania). Za prace, w ramach których przeprowadzano m.in. kontrole pięcioletnie, w latach 2008-2012 ZDM zapłacił łącznie 3.359 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1817-1931)

Pięcioletnie kontrole stanu oświetlenia i sygnalizacji świetlnej przeprowadzały (na zlecenie ZDM) specjalistyczne Zakłady Elektrotechniczne, których pracownicy posiadali uprawnienia z zakresu dozoru i eksploatacji. Kontrole pięcioletnie stanu kanalizacji deszczowej ulic przeprowadziły w 2008 r. podmioty zewnętrzne, których pracownicy posiadali stosowne uprawnienia. Wymagane w 2013 r. kontrole pięcioletnie kanalizacji deszczowej, ZDM zlecił wyłonionej w drodze przetargu firmie zewnętrznej, która zgodnie z umową winna je zakończyć do 20 grudnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 201-218, 1808-1816)

W książkach drogi (w tabeli nr 5) wpisano informację o przeprowadzeniu kontroli stanu nawierzchni drogi. Protokoły z kontroli pięcioletnich nie określały stanu technicznego urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, chodników, balustrad i poboczy. W ewidencji tej, w tabeli V nie wpisano danych dotyczących kontroli okresowych stanu technicznego kanalizacji deszczowej oraz instalacji oświetleniowej (przeprowadzanych w latach 2009-2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 201, 214-215, 1846-1859)

2. MZD zarządził 1.928 odcinkami dróg o łącznej długości 1.040 km i 137 obiektami inżynierskimi²², w tym 30 drogami krajowymi o długości 41 km, pięcioma drogami wojewódzkimi o długości 13 km, 199 drogami powiatowymi o długości 269 km oraz 1.702 drogami gminnymi o łącznej długości 717 km.

Zarządzeniem Dyrektora ZDM nr 6 z 31 marca 2008 r. określono zasady prowadzenia ewidencji dróg oraz aktualizacji i udostępniania danych (ustalono, że ewidencja ta prowadzona będzie w formie elektronicznej oraz analogowej).

(dowód: akta kontroli str. 220-231)

Książki dróg były prowadzone odrębnie dla każdego odcinka drogi, a książki objazdów - dla poszczególnych klas dróg²³. Według danych zawartych w ewidencji dróg wpisów dokonywały osoby upoważnione przez Dyrektora MZD (ich aktualizacji dokonywano na bieżąco).

Prowadzona przez MZD ewidencja²⁴ – książka drogi, dla poszczególnych odcinków dróg, zawierała: dane dotyczące osób upoważnionych do dokonywania wpisu (zgodnie z zakresami czynności tych pracowników), wykaz opracowań projektowych, zestawienie danych technicznych odcinka drogi, wykaz dzienników

²² Stan na dzień 30 czerwca 2013 r.

²³ Badania przeprowadzono na podstawie dokumentacji dotyczącej ewidencji 26 dróg.

²⁴ Ewidencję tą prowadzono w wersji elektronicznej i papierowej przy pomocy arkusza kalkulacyjnego Excel, edytora tekstu Word, bazy danych Oracle oraz programu graficznego Microstation (dzienniki objazdu dróg, prowadzone były tylko elektronicznie).

objazdów dróg, wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznego nawierzchni drogi, wykaz protokołów odbioru robót, oraz szczegółowe dane techniczne charakteryzujące odcinek drogi (na mapie techniczno-eksploatacyjnej naniesiono zmiany wynikające z przeprowadzonych w ostatnim okresie remontów, przebudów).

(dowód: akta kontroli str. 219-634, 1177-1183)

3. Obowiązki wynikające z art. 20 pkt 15 ustawy o drogach publicznych oraz z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 roku w sprawie wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobów ich prezentacji²⁵, ZDM realizował poprzez bieżące pomiary natężenia ruchu drogowego (dane pozyskiwano z systemu sterowania i monitorowania sygnalizacji świetlnej). Dodatkowo, pomiary natężenia ruchu, w tym na przejazdach kolejowych, na zlecenie ZDM (w latach 2011-2012) przeprowadziły firmy zewnętrzne. Wyniki prowadzonych badań wykorzystywano m.in. do prowadzenia analizy zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, planując remonty oraz przebudowę ulic i wiaduktów (wprowadzono zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej nr 92, aktywne oznakowanie na ul. Estkowskiego, zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton do strefy śródmiejskiej).

(dowód: akta kontroli str. 1238-1248)

4. ZDM terminowo przekazywał Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad roczne sprawozdania o sieci dróg publicznych za rok 2010, 2011 i 2012 oraz corocznie aktualizował mapy techniczno-eksploatacyjne.

(dowód: akta kontroli str. 635-711)

5. W ZDM funkcjonowała kontrola zarządcza. Komórki organizacyjne oraz pracownicy ZDM realizowali cele określone w art. 68 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych²⁶ dotyczące kontroli zarządczej w zakresie objętym przedmiotową kontrolą. Dyrektor ZDM, w złożonych za 2011 r. i za 2012 r., informacjach o stanie kontroli zarządczej oświadczył, że „kontrola zarządcza funkcjonuje w sposób dający zapewnienie realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy”.

(dowód: akta kontroli str. 712-882)

6. Audytor wewnętrzny ZDM zrealizował w 2012 r. zadanie audytowe pn. „Utrzymanie i ochrona urządzeń bezpieczeństwa ruchu” (system kontroli zarządczej w zakresie utrzymania ruchu i ochrony urządzeń bezpieczeństwa ruchu uzyskał opinię pozytywną, gdyż w obrębie dwóch obiektów audytu nie stwierdzono nieprawidłowości). Ponadto, z przeprowadzonego w 2012 r. audytu projektu pn. „System ITS²⁷ Poznań” wydano ocenę pozytywną w zakresie adekwatności, skuteczności i efektywności kontroli zarządczej w obszarze objętym zadaniem zapewniającym.

(dowód: akta kontroli str. 883-974)

Ustalone
nieprawidłowości

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

²⁵ Dz. U. z 2003 r. Nr 18, poz. 164.

²⁶ Dz. U. z 2013 r., poz. 885, ze zm.

²⁷ Inteligentne Systemy Zarządzania Ruchem.

1. Sposób prowadzenia ewidencji dróg obejmującej książkę drogi, o której mowa § 9 ust. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom²⁸ nie był rzetelny. Nie dokonywano w niej, na bieżąco, aktualizacji danych (wpisów) dotyczących przeprowadzanych kontroli okresowych stanu technicznego odcinka drogi. Prowadzona przez ZDM ewidencja obejmująca Książkę drogi, nie zawierała danych dot. kontroli stanu technicznego kanalizacji deszczowej oraz instalacji oświetleniowej (wykonywanych na zlecenie ZDM w latach 2009-2012). Dane te (zawierające informacje o dacie kontroli, nr protokołu oraz opis oceny stanu technicznego) należy zamieszczać w tabeli V Książki drogi²⁹.

(dowód: akta kontroli str. 1846-1859, 2031-2035)

2. Zakres pięcioletnich kontroli okresowych dróg, nie odpowiadał wymogom wynikającym z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane. Ze sporządzonych protokołów kontroli okresowej stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi wynika, że kontrola ta nie obejmowała estetyki obiektu budowlanego (odcinka drogi) oraz jego otoczenia mimo, że obowiązek taki wynika z ww. zapisu.

Ocena częściowa

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

4. Współdziałanie z organami zarządzającymi ruchem drogowym i innymi podmiotami, w szczególności w zakresie przygotowania projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie ze Statutem, ZDM realizował zadania zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem. Wykonywanie zadań dotyczących opiniowania projektów organizacji ruchu oraz ich zatwierdzania przedstawiono w pkt 2 niniejszego wystąpienia.

W latach 2011-2013 (I półrocze) Miejski Inżynier Ruchu zatwierdził 188 stałych organizacji ruchu oraz 2.223 czasowe organizacje ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 6-63, 121)

Prezydent Miasta Poznania Zarządzeniem nr 46/75 powołał Komisję ds. Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (dalej „KBR” lub „Komisja”). Do zadań KBR należało m.in. weryfikowanie projektów drogowych w zakresie bezpieczeństwa oraz sprawności ruchu drogowego, opiniowanie lokalizacji i projektów urbanistycznych z punktu widzenia bezpieczeństwa i komunikacji, opiniowanie projektów remontów dróg, oświetlenia oraz ocena stanu oznakowania, inicjowanie zmian projektów organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 975-977)

W pracach KBR uczestniczyli m.in. przedstawiciele Urzędu Miasta Poznania, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, Zarządu Transportu Miejskiego oraz ZDM.

²⁸ Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 582.

²⁹ Zatytułowanej „Wykaz protokołów kontroli okresowych i wartości użytkowej odcinka drogi – przeprowadzanych co najmniej raz na pięć lat zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg [...]”.

ZDM przedkładał KBR m.in. projekty stałych i tymczasowych organizacji ruchu w celu ich ostatecznego zaopiniowania oraz informował o zgłaszanych wnioskach dotyczących organizacji ruchu. Podczas tych posiedzeń KBR podejmowała decyzje, które wnioski zostaną przekazane do realizacji, a które nie będą realizowane.

(dowód: akta kontroli str. 978-1025)

KMP podała, że: „Nie ewidencjonowano w latach 2011-2012 danych dotyczących rodzajów wniosków zgłaszanych ZDM w zakresie zmiany organizacji ruchu. W okresie tym KMP zgłosiła 376 wniosków o zmianę organizacji ruchu, w tym 68 wniosków zgłoszono w I półroczu 2013 r., z których 45 dotyczyło oznakowania, pięć wniosków sygnalizacji świetlnej oraz 18 stanu jezdni. Przedstawiciele KMP uczestniczyli każdorazowo w cotygodniowych spotkaniach KBR, na których omawiano i opiniowano m.in. problemy z zakresu inżynierii drogowej dotyczące oznakowania, sygnalizacji świetlnej czy organizacji ruchu. Przedstawiciele KMP oraz ZDM prowadzili wizje terenowe komisji drogowej, podczas których w trybie pilnym wprowadzano zmiany usprawniające ruch. Dwa razy w roku KMP wraz z przedstawicielami ZDM przeprowadzała lustracje poszczególnych kategorii dróg m.in. w zakresie braków w oznakowaniu, niewłaściwej organizacji ruchu oraz złego stanu technicznego nawierzchni. Jako przykład negatywnego załatwienia zgłoszonego wniosku Policji, KMP wskazała odmowę wykonania dodatkowego przejścia dla pieszych przy Moście Teatralnym w Poznaniu”. Odmowę ZDM uzasadnił względami bezpieczeństwa pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 1035-1037)

ZDM podał, że z Policji (KGP, KWP KMP) przekazano w latach 2011-2013 (I półrocze) odpowiednio 231, 255 oraz 160 wniosków, z czego w I półroczu 2013 r. 68 wniosków wpłynęło od Wydziału Ruchu Drogowego KMP.

(dowód: akta kontroli str. 1036-1037, 2158-2159)

2. W związku z powierzeniem ZDM obowiązków zarządcy ruchu nie kierował on do organu zarządzającego ruchem – Prezydenta Miasta Poznania wniosków w sprawie dostosowania organizacji ruchu, np. z uwagi na zmiany natężenia ruchu. Projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu rozpatrywał i opiniował Wydział Zarządzania Ruchem ZDM.

3. ZDM (w przypadku, gdy był jednostką wprowadzającą organizację ruchu) nie zawiadamiał odrębnie organu zarządzającego ruchem – Prezydenta Miasta Poznania o terminie jej wprowadzenia³⁰.

(dowód: akta kontroli str. 2170)

4. Realizując obowiązki wynikające z art. 20 pkt 7 ustawy o drogach publicznych, ZDM pozyskiwał dane dotyczące planowanych zajęć pasa drogowego od gestorów sieci. W ramach tych działań pod koniec każdego roku ZDM wysłał do gestorów sieci (15) zapytania dotyczące planowanych zajęć pasa drogowego. Zebrane informacje uzupełniane były o plany wewnętrzne ZDM (informacje w tym zakresie posiadał Wydział Zarządzania Ruchem oraz Zarządzania i Ewidencji Dróg). Nie stwierdzono przypadku pozytywnego opiniowania organizacji ruchu w sytuacji nakładania się robót w tym samym miejscu lub bliskiej odległości.

Zatwierdzone projekty organizacji ruchu przekazywano koordynującemu roboty na drogach - Wydziałowi Zarządzania i Ewidencji Dróg (wydawał on decyzje o zajęciu pasa drogowego). Przy koordynacji robót drogowych korzystano z programu komputerowego „System Wspomagania Zarządzania Siecią Ulic Miasta Poznania”,

³⁰ Badania, w tym zakresie objęto zmiany w organizacji ruchu wprowadzane w 2012 r.

który zawierał plany sytuacyjne miasta wraz z naniesionymi na nich zdarzeniami związanymi z utrzymaniem sieci dróg oraz wpisanymi zajęciami pasa drogowego (także przez reklamy). W skład elementów koordynowania robót wchodziło także gromadzenie informacji na temat nowych nawierzchni, oddanych inwestycji i gwarancji z tym związanych (zbiór na dysku sieciowym ZDM), pozwalających na dokonywanie odpowiednich uzgodnień (np. o zakazie naruszania infrastruktury przez okres trzech lat, tj. w okresie gwarancji).

(dowód: akta kontroli str. 1067-1185, 1186-1202)

Wydział Zarządzania Ruchem na bieżąco monitorował wpływ przyjętych rozwiązań wdrożonych organizacji ruchu na utrudnienia w ruchu. W wyniku tego monitoringu Centrum Sterowania Ruchem, dokonywało m.in. zmian faz sygnalizacji świetlnych. Ponadto, pracownicy ZDM prowadzący kontrolę realizowanych robót na danej drodze bieżąco analizowali wpływ tymczasowej organizacji ruchu na utrudnienia, bezpieczeństwo i sprawność ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 173-192, 1186-1202)

Wyższe opłaty za zajęcie pasa drogowego (wprowadzone w I półroczu 2013 r.) spowodowały obniżenie liczby zgłaszanych wniosków o wydanie decyzji na zajęcie tego pasa. Efektem tej decyzji było zmniejszenie liczby zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w trybie awarii sieci wodociągowej.

(dowód: akta kontroli str. 1203-1210, 2127-2149, 2150-2154)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność ZDM w badanym obszarze.

Ustalono
nieprawidłowości

Ocena częściowa

5. Realizacja zadań dotyczących koordynowania prac wykonywanych w pasie drogowym³¹, w tym wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i jego przywracanie do wymaganego stanu

Opis stanu
faktycznego

1. W latach 2011-2013 (I półrocze) ZDM udzielił zgody w 1.457 przypadkach na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia reklam oraz odmówił takiej zgody 75 przypadkach (pozostałe pozostawiono bez rozpatrzenia). Przed wydaniem decyzji, wniosek o umieszczenie reklamy w pasie drogowym był opiniowany przez Wydział Zarządzania Ruchem i Wydział Terenów Zielonych ZDM. Zarząd skontrolował 944 reklamy umieszczone w pasie drogowym. Przeprowadzone kontrole spowodowały usunięcie z pasa drogowego 605 reklam.

Udzielenie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego odbywało się w ramach procedury ISO „postępowanie z wnioskami”. Ponadto, Wydział korzystał z wewnętrznej instrukcji opisującej czynności związane z wydaniem zezwoleń.

(dowód: akta kontroli str. 1211-1237, 2127-2149)

Wykonane w ramach niniejszej kontroli oględziny ulic: Al. Solidarności od Ronda Solidarności do ul. Połabskiej, Ronda Obornickiego, odcinka ul. Lutyckiej od ul. Dojazd do ronda Obornickiego, ul. Kurpińskiego, ul. Umultowskiej przy torach kolejowych, ul. Garbary przy skrzyżowaniach z głównymi ulicami oraz ulic w okolicach Rynku Wildeckiego wykazały, że na badanych odcinkach dróg

³¹Ze szczególnym uwzględnieniem czasowej organizacji ruchu wprowadzanej na remontowanych, przebudowywanych odcinkach dróg.

zapewniona była widoczność na skrzyżowaniach i łukach drogi. Liczba reklam usytuowanych w pasie drogowym nie utrudniała prawidłowego odczytania i znaków drogowych. Nie stwierdzono usytuowania reklam ograniczających widoczność oraz zasłaniających znaki drogowe i urządzenia sygnalizacyjne. Usytuowanie reklam w pasie drogowym było zgodne z warunkami określonymi w zezwoleniach na ich umieszczenie. Innych reklam na drogach nie stwierdzono.

(dowód: akta kontroli str. 2040-2058)

2. W latach 2011-2013 (I półrocze), na zarządzanych przez ZDM odcinkach dróg nie występowały sytuacje, w których po remontach przeprowadzonych przez podmioty posiadające swoje urządzenia w pasie drogowym, ZDM wykonywałby następnie przebudowę, modernizację lub remont drogi. W trakcie kontroli nie ujawniono ponoszenia kosztów powtórznego doprowadzenia pasa drogowego do pierwotnego stanu, na skutek braku koordynacji tych remontów.

(dowód: akta kontroli str. 1186-1202)

3. ZDM bieżąco badał wpływ robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Badania te przeprowadzali pracownicy Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu podczas objazdów kontrolnych (ogłędziny wykonywano zarówno przed rozpoczęciem prac budowlanych tj. przed zmianą organizacji ruchu na tymczasową oraz w trakcie prowadzonych robót). Bieżące informacje o wpływie robót budowlanych na ruch pojazdów poruszających się po wyznaczonych objazdach uzyskiwano również z pętli indukcyjnych i wideodetekcji Centrum Sterowania Ruchem (dane te stanowiły podstawę do wprowadzania zmian w organizacji ruchu)

(dowód: akta kontroli str. 1238-1248)

ZDM uczestniczył w realizacji Miejskiego Programu Zapobiegania Przestępczości oraz Ochrony Bezpieczeństwa Obywateli i Porządku Publicznego (Dział IV Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Wpływ robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego omawiano również na posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego Rady Miasta Poznania.

(dowód: akta kontroli str. 1249-1261)

4. W ZDM nie wprowadzono w formie pisemnej procedur, które określałyby zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w tym samym miejscu i czasie, np. w celu minimalizacji utrudnień w ruchu drogowym.

Według złożonych wyjaśnień „w celu optymalizacji wydatkowanych środków na remonty, ZDM opracowywał [...] plany napraw dróg i ulic, w których określano drogi i ulice wymagające napraw pilnych, bieżących oraz napraw do wykonania w terminie późniejszym, występując o przyznanie środków na ww. cele”.

Za właściwe utrzymanie zieleni przydrożnej odpowiadał Wydział Terenów Zieleni ZDM.

(dowód: akta kontroli str. 2155-2156, 2150-2154)

5. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót zobowiązywały wykonawców robót m.in. do zabezpieczenia terenu budowy do odbioru ostatecznego robót oraz utrzymania ruchu publicznego i istniejących obiektów (jezdni, ścieżek rowerowych, ciągów pieszych, znaków drogowych, barier ochronnych) na terenie budowy. Wykonawca robót zobowiązany był do:

- zainstalowania i obsługiwanie wszystkich tymczasowych urządzeń zapewniających bezpieczeństwo pojazdów i pieszych;

- zamieszczenia w miejscach publicznych informacji o realizacji robót (w miejscach i ilościach określonych przez koordynatora inwestycji);
- do opracowania projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

Informacje o utrudnieniach w ruchu drogowym (wynikające z prowadzonych robót) ZDM zamieszczał na swoich stronach internetowych. Umowy i Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia nie nakładały na wykonawców obowiązku prowadzenia robót w systemie wielozmianowym, w dni wolne od pracy.

(dowód: akta kontroli str. 1262-1457)

6. W latach 2011-2013 (I półrocze) ZDM udzielił 197 zamówień publicznych o wartości 381,8 mln zł brutto. Umowy³² zawierały postanowienia dotyczące kar lub odszkodowań z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zamówienia (w wysokości 0,2% wartości wynagrodzenia za każdy dzień opóźnień, za przekroczenie terminu usunięcia wad stwierdzonych w okresie rękojmi - 0,1% wartości wynagrodzenia za każdy dzień opóźnień).

(dowód: akta kontroli str. 1262-1457)

7. Nie stwierdzono przypadków opóźnień rozpoczęcia robót oraz przerw w prowadzeniu robót³³.

(dowód: akta kontroli str. 1262-1457)

8. Wykonawcy przed przystąpieniem do robót informowali mieszkańców o możliwych utrudnieniach w związku z prowadzonymi robotami. Informacje takie przekazywano również przedsiębiorstwom komunikacyjnym.

W przypadku inwestycji i robót o potencjalnie dużych utrudnieniach (np. przebudowa ul. Bukowskiej, ul. Grunwaldzkiej, Ronda Kaponiera) informacje te podawano do publicznej wiadomości m.in. na konferencjach i spotkaniach z prasą (informacje te zamieszczano również na stronie internetowej ZDM).

(dowód: akta kontroli str. 2171-2172)

Nie stwierdzono przypadków pozostawienia na drodze maszyn i urządzeń, które utrudniałyby ruch pojazdów i pieszych. Maszyny drogowe i transportowe znajdowały się poza pasami ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 2059-2091)

Znaki ostrzegające o prowadzonych robotach ustawiono przed rozpoczęciem remontowanego odcinka drogi, a pojazdy wykorzystywane przy robotach drogowych wyposażone były w ostrzegawczy sygnał świetlny.

(dowód: akta kontroli str. 2059-2091, 2092-2126, 1593-1606)

Przeprowadzane oględziny odcinków dróg nie wykazały przypadków utrudnień w ruchu drogowym powodowanych nieusunięciem oznakowania wprowadzonego w czasie robót drogowych. W pasie drogowym nie stwierdzono urządzeń świetlnych, niestanowiących elementów organizacji ruchu, wysyłających sygnały świetlne o dużym natężeniu, które mogą rozpraszać kierowców.

(dowód: akta kontroli str. 2040-2058)

9. Oględziny remontowanego odcinka drogi – ulicy Dąbrowskiego wykazały:

³² Osiem objętych szczegółową analizą umów o łącznej wartości 285,6 mln zł brutto.

³³ Analizą w tym zakresie objęto osiem inwestycji.

- odstępstwa od zatwierdzonej organizacji ruchu polegające m.in. na braku: lamp ostrzegawczych barwy żółtej na znaku „Uwaga! Zmiana organizacji ruchu” (pięć znaków); znaków B-33 i D-3, zapory U-3c, znaku B-22;
- umieszczenie słupków wskaźnikowych G-1d w odległości większej niż wynika to z zatwierdzonej organizacji ruchu (usytuowane były w odległości 30-40 m od siebie);
- różnice pomiędzy oznakowaniem pionowym (tablic kierunkowych F-15) a oznakowaniem poziomym (umieszczonym na jezdni) w obrębie skrzyżowań, na których wprowadzono zmiany organizacji ruchu;
- umieszczenie znaków drogowych A-14 „Roboty na drodze” oraz A-12c „Zwężenie jezdni - lewostronne” na wysokości mniejszej niż 2,2 m.

(dowód: akta kontroli str. 2059-2105)

Oględziny przebudowywanego odcinka drogi przy ul. Dolna Wilda (budowa chodnika oraz wjazdu do sklepu) wykazały błędne oznaczenie kierunku jazdy słupkami wskaźnikowymi G-1d.

(dowód: akta kontroli str. 2059-2091, 2106-2116)

W toku oględzin pasa drogowego – ul. Głogowskiej i Śniadeckich stwierdzono, iż prace wymagające wprowadzenia zmian w organizacji ruchu (polegały na remoncie elewacji) nie były prowadzone w dwóch etapach (zatwierdzona tymczasowa organizacja ruchu przewidywała prowadzenie robót w dwóch etapach, tj. oddzielnie przy ul. Śniadeckich i ul. Głogowskiej).

(dowód: akta kontroli str. 2059-2091, 2117-2126)

Na odcinku drogi ul. Dąbrowskiego, od skrzyżowania z ul. Przelot do skrzyżowania z ul. Polską (jadąc w kierunku ul. Polskiej) w dniach 9-10 września 2013 r. wprowadzono znakami B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h (nie wynikające z zatwierdzonej organizacji ruchu, obowiązującej na danym odcinku drogi).

Naczelnik Wydziału Ewidencji Dróg podała, że w związku ze zgłoszeniem od Kierownika Centrum Operacyjnego Oddział Utrzymania Urzędów Bezpieczeństwa Ruchu polecono Zakładowi Robót Drogowych pilne usunięcie umieszczonego przez niego oznakowania, które usunięto w dniu 10 września 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 2036-2038)

Dyrektor ZDM podał, że Wydział Zarządzania Ruchem ZDM nie był informowany przez jednostki prowadzące prace o wprowadzonych zmianach w organizacji ruchu. ZDM zażądał telefonicznie przywrócenia organizacji ruchu zgodnie z zatwierdzonymi projektami ruchu (zostało wszczęte postępowanie wyjaśniające, ponieważ nie odnotowano złożonego wniosku o zajęcie pasa drogowego).

(dowód: akta kontroli str. 2031-2035)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Wprowadzone organizacje ruchu związane z remontem nawierzchni jezdni ulicy Dąbrowskiego w Poznaniu odcinek od ulicy Szpitalnej do Al. Polskiej; budową chodnika oraz wjazdu do sklepu „Biedronka” przy ulicy Dolna Wilda oraz remontu i konserwacji elewacji kamienicy przy ulicy Głogowskiej 28/Śniadeckich 1 były niezgodne z zatwierdzonymi przez ZDM projektami organizacji ruchu.

W ocenie NIK, nieprawidłowe (niezgodne z projektem) umieszczenie znaków drogowych nie wynikających z zatwierdzonej organizacji ruchu, brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczanych w związku z robotami na drodze (w postaci

lamp błyskowych typu flesz), a także wprowadzenie organizacji ruchu niezgodnej z opisem technicznym (przewidującym wprowadzenie organizacji ruchu dla robót prowadzonych w etapach) rzutuje w istotny sposób na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym (w dniu oględzin) nie było dostosowane do wymagań wynikających z zatwierdzonej organizacji ruchu. Samowolne umieszczenie znaków drogowych, niewynikających z zatwierdzonej organizacji ruchu (mającej zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego), co stwierdzono w trakcie oględzin, stanowi także naruszenie zakazu wynikającego z art. 39 ust. 1 pkt 4 ustawy o drogach. Powyższe sytuacje świadczą również o niewłaściwym nadzorze w zakresie wprowadzanych czasowych organizacji ruchu na drogach zarządzanych przez ZDM.

(dowód: akta kontroli str. 2059-2091, 2092-2126, 1549-1571)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie realizację zadań dotyczących koordynowania prac związanych z wprowadzaniem czasowej organizacji ruchu (na remontowanych, przebudowywanych odcinkach dróg).

6. Stosowanie i funkcjonowanie znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wpływ na płynność ruchu i bezpieczeństwo uczestników tego ruchu

Opis stanu faktycznego

1. ZDM posiadał procedury zapewniające bieżące reagowanie na występujące nieprawidłowości w oznakowaniu związane z uszkodzeniem znaków, niedostateczną widocznością, lub ich brakiem. Stosownie do postanowień art. 20 pkt 10 ustawy o drogach, w okresie wiosennym i jesiennym pracownicy Wydziału Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich ZDM przeprowadzali wiosenne i jesienne kontrole stanu nawierzchni dróg i drogowych obiektów inżynierskich. Przeglądy te odnotowywano w książce objazdu drogi wpisując wydane zalecenia oraz adnotację z terminem wykonania zalecenia. Kontroli stanu oznakowania poziomego i pionowego, sygnalizacji świetlnej oraz barier ochronnych dokonywało Centrum Operacyjne oraz Wydział Bezpieczeństwa Ruchu. Jednostki te prowadziły kontrole na podstawie planów miesięcznych oraz przeprowadzały kontrole doraźne i interwencyjne związane m.in. z wypadkami drogowymi. Osoby prowadzące przeglądy, posiadały uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego lub inżynierii ruchu drogowego.

W latach 2011-2013 (I półrocze) ZDM wydatkował 1.288.960 zł na zakup znaków drogowych oraz słupków do ich montażu. Zakup elementów do sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej kosztował 779.500 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1607-1614, 1615-1629)

2. W trakcie oględzin 30 odcinków dróg nie stwierdzono przypadków wprowadzenia przez ZDM oznakowania dotyczącego odcinków drogi, na których wystąpiły uszkodzenia jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 2040-2058, 2059-2091, 1941-1984)

3. ZDM przeprowadzał roczne i pięcioletnie kontrole okresowe przewidziane przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane³⁴. Ujawnione podczas tych kontroli uszkodzenia nawierzchni dróg usuwano na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 1615-1629, 1630-1818)

4. W toku oględzin (13 odcinków dróg i ulic różnej kategorii o łącznej długości 21,5 km) nie stwierdzono przypadków braku w pasie drogowym oznakowania, urządzeń sygnalizacji świetlnej i bezpieczeństwa ruchu (ujętych w zatwierdzonych stałych i czasowych organizacjach ruchu oraz organizacji ruchu odcinków dróg ujętej na mapie ewidencyjnej).

Oględziny skrzyżowania ul. Złotowskiej z Bukowską wykazały, iż istniejące oznakowanie jest niezgodne z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 1941-1978)

Według złożonych wyjaśnień zmiana oznakowania na ww. skrzyżowaniu, tj. zamknięcie lewoskrętu od strony zachodniej – wjazd do Poznania oraz skrętu w prawo – wyjazd z Poznania nastąpiła w wyniku przeprowadzonej przez ZDM kontroli organizacji ruchu i sterowania sygnalizacją świetlną. Wprowadzone na tej podstawie zmiany w organizacji ruchu od sierpnia 2011 r., nie zostały zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 1941-1984)

Dyrektor ZDM podał, że: „Zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Złotowskiej i Bukowskiej zostały wprowadzone na podstawie notatki ze spotkania na skrzyżowaniu w dniu 28.07.2011 roku. Notatka ta, wraz z rysunkiem, stanowi uzupełnienie zatwierdzonego wcześniej projektu docelowej organizacji ruchu”.

(dowód: akta kontroli str. 2031-2038)

Na skrzyżowaniu ulic Dmowskiego z ul. Miedzianą w Poznaniu pod znakiem A-17 (przejście dla pieszych) umieszczono tablicę informacyjną dot. dojazdu do stacji benzynowej i myjni. Na pozostałych odcinkach dróg nie stwierdzono przypadków ograniczenia widoczności znaków drogowych przez przydrożną zieleń lub reklamy. ZDM wszczął postępowanie administracyjne w stosunku do podmiotu, który dokonał samowolnego umieszczenia tablic informacyjno-reklamowych w pasie drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 1995-20301)

5. Nie stwierdzono przypadków³⁵ oznakowania dezinformującego kierowców lub wykluczającego się nawzajem, które mogło negatywnie wpływać na bezpieczeństwo użytkowników drogi (nie było urządzeń świetlnych o dużym natężeniu, nie stanowiących elementów organizacji ruchu, które mogły rozpraszać uwagę uczestników ruchu).

(dowód: akta kontroli str. 1941-1984)

6. Na dwóch odcinkach dróg (ul. Bałtycka odcinek drogi krajowej od ulicy Gnieźnieńskiej do Warszawskiej o długości 2399 m oraz skrzyżowanie ul. 28 czerwca 1956 r. z ul. Hetmańską) zamontowane znaki pionowe były wypłowiałe (odpowiednio pięć i jeden znak) i zamontowane na wysokości poniżej 2 m. Cztery znaki pionowe przy ul. 28 czerwca 1956 r., Bałtyckiej i Glebowej były uszkodzone. Na dwóch odcinkach ulic Krzywa, i Warszawska, oznakowanie poziome P-10 „przejście dla pieszych” było starte.

³⁴ Szczegółowe ustalenia w tym zakresie zawarto w pkt 3.1 niniejszego wystąpienia.

³⁵ Na 13 odcinkach dróg, siedmiu skrzyżowaniach oraz trzech rondach poddanych oględzinom.

(dowód: akta kontroli str. 1941-1984)

Dzienniki objazdu ww. odcinków dróg nie zawierały zapisów o stwierdzeniu ww. nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 1985-1994)

ZDM usunął stwierdzone (podczas oględzin NIK) nieprawidłowości dotyczące oznakowania pionowego oraz uzupełnił oznakowanie poziome na przejściach dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 1985-1994)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Nie dokonano w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r. wymiany oznakowania znajdującego się w ulicy Bałtyckiej oraz na skrzyżowaniu ul. 28 czerwca 1956 z ul. Hetmańską w Poznaniu. Było to niezgodne z § 2 ust. 1 i 2 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 umieszczania na drogach³⁶. Przepisy te dopuszczały umieszczanie na drogach znaków drogowych pionowych (nie spełniających określonych w nim warunków), nakładając jednak obowiązek ich zastąpienia w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r. (czego nie uczyniono).

Ze złożonych wyjaśnień wynika, że znaki te zostały wymienione na nowe (i prawidłowo zamontowane).

(dowód: akta kontroli str. 1941-1984)

2. Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie oznakowania pionowego i poziomego wskazują, że nierzetelnie dokonywane były objazdy części dróg. Dotyczy to także kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych umieszczonych na drogach podległych ZDM³⁷. Kontrole te zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, organ zarządzający ruchem winien przeprowadzać co najmniej raz na sześć miesięcy. Rzetelne wykonywanie tych kontroli, należących do obowiązków organu zarządzającego ruchem, winno zapobiegać wprowadzaniu przez zarządcę drogi zmian w oznakowaniu, nie wynikających ze stałej, zatwierdzonej organizacji ruchu. Dotyczy to zatwierdzonej stałej organizacji ruchu przebudowanego odcinka ul. Bukowskiej będącej (zgodnie z § 4 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem) integralną częścią dokumentacji budowy. Kontrola NIK wykazała, że w ciągu ww. ulicy, na skrzyżowaniu z ul. Złotowską zmieniono organizację ruchu poprzez odwołanie istniejącego lewoskrętu (nie wyłączono przy tym z ruchu pasa drogi, przeznaczonego do wykonania tego manewru, zarazem brak było informacji o wprowadzonych na tym odcinku zmianach stałej organizacji ruchu). Wprowadzenie tych zmian nie wynikało z zatwierdzonej organizacji ruchu, co NIK ocenia negatywnie.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

³⁶ Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.

³⁷ Zadania te należą do organu zarządzającego ruchem, a ich wykonywanie powierzono ZDM.

7. Realizacja wniosków pokontrolnych

Przeprowadzona w 2011 r. kontrola dotyczyła realizacji inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg w latach 2008-2011 i nie obejmowała swoim zakresem zagadnień objętych niniejszą kontrolą.

(dowód: akta kontroli str. 2164-2169)

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 Kontroli³⁸, wnosi o:

1. Podjęcie działań mających na celu doprowadzenie do dostosowania zakresu działalności ZDM do zgodności z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym.
2. Prowadzenie rejestru zatwierdzanych organizacji ruchu zgodnie z wymogami rozporządzenia o zarządzaniu ruchem³⁹.
3. Podjęcie działań zapewniających umieszczanie i utrzymywanie znaków drogowych oraz urządzeń sygnalizacji świetlnej w sposób zgodny z zatwierdzonymi organizacjami ruchu.
4. Rzetelne wykonywanie nadzoru i kontroli zgodności istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją.
5. Bieżące aktualizowanie prowadzonej ewidencji dróg.
6. Przeprowadzanie kontroli okresowych pięcioletnich, zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego.
7. Dokonanie przeglądu istniejącego oznakowania oraz niezwłocznej wymiany znaków drogowych (pionowych i poziomych), które nie spełniają wymagań technicznych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

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.

³⁸Dz. U. z 2012 r., poz. 82, ze zm.

³⁹do czasu zmiany w sposobie organizacji tych zadań, dotyczy to także wniosku pokontrolnego nr 4 w zakresie przeprowadzania kontroli wdrażanej i istniejącej organizacji ruchu.

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.

Poznań, dnia **15** października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Dyrektor

Ryszard Kokociński
główny specjalista kontroli państwowej

z up. Krzysztof Matuszek
Wicedyrektor

podpis

podpis

Piotr Białka
główny specjalista kontroli państwowej

podpis