



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

P/13/078
LRZ-4101-08-06/2013

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06
lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Delegatura NIK w Rzeszowie.
Kontrolerzy	Justyna Lis, specjalista kontroli państwowej, Upoważnienie do kontroli nr 86314 z dnia 17.06.2013 r. [dowód: akta kontroli str. 1-2]
Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, zwany dalej Zarządem lub MZD.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Magdoń – Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg. [dowód: akta kontroli str. 3]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie był jednostką przygotowaną do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi. Statut Zarządu upoważniał go do realizacji zadań Prezydenta Miasta Rzeszowa, jako zarządcy dróg publicznych na terenie Rzeszowa, a dyrektor Zarządu i jego zastępcy posiadali stosowne upoważnienia do załatwiania w imieniu zarządcy przekazanych zadań. W obszarze tym uzupełnienia wymagał Regulamin organizacyjny Zarządu, który nie zawierał wszystkich zadań przypisanych zarządcy dróg w zakresie nowych obowiązków wprowadzonych w trakcie ostatnich zmian ustawy o drogach publicznych². Zarząd rzetelnie wypełniał swoje obowiązki prowadząc dokumentację ewidencyjną dróg i wykonując okresowe pomiary ruchu drogowego, prawidłowo współdziałał z organem zarządzającym ruchem drogowym i innymi organami, w dziedzinie przygotowywania, dokonywania zmian i dostosowywania organizacji ruchu drogowego do nowych warunków drogowych. Nielegalnym działaniem Zarządu w tym obszarze było odsyłanie projektów organizacji ruchu do poprawy bądź ich odrzucanie, w ramach opiniowania, podczas gdy działanie takie zostało prawnie zastrzeżone dla organu zarządzającego ruchem³. Ponadto w opisanym wyżej zakresie, wdrożenia wymagała procedura powiadamiania zarządcy ruchu i komendanta Policji o terminie wprowadzenia nowej organizacji ruchu.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

² Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2013. 260 j.t.)

³ Zgodnie z § 8 ust. 2 pkt 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)

NIK pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia działania Zarządu w obszarze prawidłowości stosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń ruchu drogowego, a także ich wpływu na płynność i bezpieczeństwo ruchu. Organizacja ruchu na drogach będących w zarządzie MZD była zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Wszystkie znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu ujęte w projekcie organizacji ruchu zostały umieszczone w pasach drogowych. Jednak w celu zwiększenia bezpieczeństwa Zarząd umieścił w pasach drogowych również znaki, sygnały i urządzenia nieujęte w projektach organizacji ruchu. W miarę posiadanych zasobów kadrowych Zarząd realizował zadania dotyczące koordynowania prac w pasie drogowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządu drogi.

8.3.1. Wyszczególnienie w statucie i innych dokumentach organizacyjnych zadań przekazanych przez zarządcę.

Opis stanu faktycznego

Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, działa w formie jednostki budżetowej. Obszar działalności Zarządu obejmuje teren miasta Rzeszowa. Zarząd jest „zarządem dróg” w rozumieniu ustawy o *drogach publicznych*. Zgodnie ze statutem MZD, w brzmieniu nadanym Uchwałą Nr LVI/1071/2013 z dnia 9 lipca 2013 r. Zarząd realizuje zadania Prezydenta Miasta Rzeszowa, jako zarządcy dróg publicznych na terenie Rzeszowa, określone w ustawie o *drogach publicznych* i innych przepisach prawa. Ponadto, stosownie do § 2 ust 2 statutu do zadań Zarządu należy: utrzymanie dróg wewnętrznych, którymi zarządza gmina Rzeszów; pełnienie funkcji inwestora dróg wewnętrznych; koordynacja robót na drogach wewnętrznych; prowadzenie spraw związanych z oznakowaniem i oświetleniem dróg wewnętrznych; utrzymywanie parkingów; utrzymywanie obiektów mostowych; prowadzenie spraw związanych z oświetleniem dekoracyjnym, świątecznym i okazjonalnym oraz iluminacji obiektów, w tym zabytkowych. Wymienione zadania realizowane są na nieruchomościach stanowiących własność gminy Rzeszów.

[dowód: akta kontroli str. 4-13]

W dniu 25 października 2012 r. Prezydent Miasta Rzeszowa upoważnił Dyrektora Zarządu i dwóch Zastępców Dyrektora do dokonywania w imieniu Prezydenta wszystkich przekazanych zadań, w tym do wydawania decyzji administracyjnych.

[dowód: akta kontroli str. 14-26]

Zarządzeniem nr 4/2013 z dnia 27 marca 2013 r. Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg nadał Zarządowi Regulamin organizacyjny i schemat organizacyjny. Regulamin określał organizację i zasady funkcjonowania Zarządu, a w szczególności: zasady zarządzania i kierowania pracą Zarządu, strukturę organizacyjną, podział zadań, kompetencji i odpowiedzialności, zakres zadań komórek organizacyjnych oraz organizację pracy.

Wyszczególnione w Regulaminie organizacyjnym zadania MZD zostały przydzielone poszczególnym działom. Nadzór nad działami sprawował dyrektor Zarządu przy pomocy swoich zastępców. W wyniku analizy zakresów czynności ustalono, że

pracownikom zostały powierzone wszystkie czynności, w ramach zadań przewidzianych do realizacji w Regulaminie organizacyjnym. Na czas nieobecności poszczególnych osób wyznaczono zastępstwa.

[dowód: akta kontroli str. 27-48]

8.3.2. Stan liczbowy i kwalifikacje pracowników wykonujących zadania zarządcy drogi.

Z uwagi na specjalistyczny charakter większości zadań Zarządu, zbadano czy pracownicy zajmujący stanowiska nierobotnicze, którym powierzono wykonywanie zadań zarządcy, posiadają odpowiednie wykształcenie kierunkowe, czy odbyli specjalistyczne szkolenia oraz jakim dysponują doświadczeniem. Zarówno dyrektor Zarządu jak i jego zastępcy to absolwenci studiów technicznych o kierunku – budownictwo, posiadający tytuły naukowe magistra inżyniera budownictwa. Wszyscy posiadali uprawnienia budowlane oraz doświadczenie w budownictwie od 10 do 31 lat. Spośród siedmiu osób zajmujących stanowiska kierowników komórek organizacyjnych, którym powierzono zadania zarządcy dróg, trzech posiadało tytuł naukowy magistra inżyniera budownictwa, trzech ukończyło technikum drogowe, w tym dwóch w specjalności drogi i mosty. Jedna osoba legitymowała się ukończonymi studiami z zakresu socjologii, a ponadto posiadała Certyfikat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poświadczający, że jest specjalistą ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest członkiem Rady Doradczej Głównego Inspektora Drogowego przy Ministerstwie Infrastruktury, posiada uprawnienia instruktora inspekcji transportu drogowego. Pracownik ten ukończył następujące szkolenia: systemy informatyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, zasady oznakowania skrzyżowań i placów z wyspą centralną z uwzględnieniem rozwiązań wielopasmowych, infrastruktura drogowa Austrii – projekty i ich realizacje, zintegrowane zarządzanie ruchem drogowym, ITS w praktyce, modelowanie i symulacja potoków ruchu drogowego PTV Vision VISUM. Spośród 89 osób zatrudnionych w Zarządzie na dzień 30 czerwca 2013 r. - 25 pracowników posiadało wykształcenie budowlane, w tym 12 pracowników posiadało uprawnienia budowlane drogowe lub mostowe.

[dowód: akta kontroli str. 49-58]

Kontrole okresowe stanu technicznego dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 ustawy z 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*⁴, były wykonywane przez pracowników, którzy uzyskali uprawnienia budowlane w latach: 1969, 1990, 1998, 2000 i nie mieli obowiązku posiadania wpisu do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Pracownicy ci, stosownie do art. 12 pkt 7 ustawy *Prawo budowlane* byli członkami właściwej izby samorządu zawodowego, co zostało potwierdzone zaświadczeniem.

Wymagania prawne stwierdzające kwalifikacje pracowników posiadających uprawnienia z lat 1969 i 1990 określa art. 104 ustawy *Prawo budowlane*, który stanowi, że *osoby, które przed dniem wejścia w życie ustawy, uzyskały uprawnienia budowlane lub stwierdzenie posiadania przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, zachowują uprawnienia do pełnienia tych funkcji w dotychczasowym zakresie*. Stan prawny dla pracowników którzy uzyskali uprawnienia w latach 1998 i 2000 precyzuje rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie

⁴ (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.)

*samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie*⁵. W ówczesnym stanie prawnym przepisy nie przewidywały osobnych specjalności drogowych i mostowych. Specjalności te pojawiły się dopiero w lipcu 2003 r., przy kolejnej nowelizacji *Prawa budowlanego*. Zgodnie z art. 13 ust. 4 i art. 12 ust. 1 pkt. 5 cytowanej wyżej ustawy (od 27 grudnia 1997 r.), uprawnienia do projektowania lub kierowania robotami budowlanymi stanowią również podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych, w tym do sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych⁶. Zgodnie z wyjaśnieniami Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego⁷ zwanego dalej GUNB, centralne rejestry dotyczą osób, które uzyskały uprawnienia budowlane na podstawie aktualnie obowiązującej ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*. Ponadto, w myśl wyjaśnień GUNB, obowiązek legitymowania się decyzją o wpisie do centralnego rejestru dotyczy wyłącznie tych osób, które powyższą decyzję otrzymały, czyli do osób, które otrzymały uprawnienia budowlane po 2000 r. GUNB wyjaśnia, że decyzje Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wpisie do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane wydawane są od czasu nowelizacji ustawy - *Prawo budowlane* w zakresie brzmienia art. 12 ust. 7, dokonanej art. 59 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów*⁸.

[dowód: akta kontroli str. 59-87]

Zarząd opracowywał projekty stałej organizacji ruchu, których zadaniem była poprawa bezpieczeństwa na drogach. Powyższe projekty organizacji ruchu uwzględniały wnioski wynikające z analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu przeprowadzonych przez – powołaną przez Prezydenta Miasta Rzeszowa - Komisję ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego. Spośród 10 losowo wybranych projektów stałej organizacji ruchu, opracowanych przez pracowników Zarządu, wszystkie zostały pozytywnie zaopiniowane przez Policję i zatwierdzone przez Prezydenta.

Stosownie do § 7 ust. 2 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁹, zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem, Zarząd opiniował projekty stałej i czasowej organizacji ruchu. Pracownicy Działu Organizacji Ruchu prowadzili sprawy dotyczące opiniowania projektów organizacji ruchu opracowanych przez inne jednostki, a samego opiniowania dokonywali: dyrektor Zarządu lub jego zastępcy. Dyrektorzy posiadali wykształcenie wyższe z zakresu budownictwa, oraz uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-budowlanej. Spośród 23 losowo wybranych projektów organizacji ruchu, pozytywnie zaopiniowanych przez Zarząd w latach od 2011 r. do 2013 r., wszystkie zostały zatwierdzone przez Prezydenta Miasta Rzeszowa.

Analizując podane do zaopiniowania projekty stałej organizacji ruchu, ustalono, że w 2011 r. złożono do zaopiniowania 51 takich projektów, z których 35 zostało zaopiniowanych pozytywnie, 10 odrzucono, a 6 odesłano do poprawy. W 2012 r.

⁵ Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38; Dz. U. z 2002 r. Nr 134, poz. 1130 oraz Dz. U. z 2003 r. Nr 175, poz. 1704

⁶ Zatem do uprawnień tych osób nie można stosować przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578 ze zm.), gdyż byłoby to stosowanie prawa wstecz.

⁷ Strona internetowa Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego www.gunb.gov.pl

⁸ (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.)

⁹ Dz. U. z 2003. Nr 177, poz. 1729

spośród złożonych 37 projektów, 23 zaopiniowano pozytywnie, 4 odrzucono i 10 odesłano do poprawy. W pierwszej połowie 2013 r. spośród 23 złożonych do zaopiniowania projektów stałej organizacji ruchu, 13 zaopiniowano pozytywnie i 10 odesłano do poprawy. Badaniu poddano również proces opiniowania projektów czasowej organizacji ruchu. I tak w 2011 r. spośród złożonych do zaopiniowania 89 projektów, 79 zaopiniowano pozytywnie, 7 odrzucono i 3 odesłano do poprawy. W 2012 r. spośród 69 złożonych do zaopiniowania projektów, 56 zaopiniowano pozytywnie, 3 odrzucono i 10 odesłano do poprawy. W 2013 r. spośród 27 złożonych projektów, 22 zaopiniowano pozytywnie, 1 odrzucono i 4 odesłano do poprawy.

[dowód: akta kontroli str. 50-58, 87-132]

8.3.3. Stała organizacja ruchu dla wszystkich dróg objętych zarządem Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie.

Zarząd posiada komplet projektów organizacji ruchu dla wszystkich dróg będących w zarządzie MZD, które zostały pozytywnie zaopiniowane przez pracowników Zarządu i zatwierdzone przez Prezydenta – zarządcę ruchu.

W Miejskim Zarządzie Dróg dla każdej drogi prowadzone są książki drogi zawierające m.in. wykazy dróg i ich przebieg.

W okresie kontrolowanym, na terenie miasta Rzeszowa było 275 dróg objętych zarządem MZD. Sprawdzenia czy powyższe drogi posiadały zatwierdzone projekty organizacji ruchu, dokonano na podstawie wybranej losowo próby. Wszystkie spośród wylosowanych 20 dróg będących w zarządzie MZD posiadały zatwierdzone projekty organizacji ruchu. Na organizację ruchu wybranych dróg składały się zatwierdzone projekty organizacji ruchu wykonywane i zmieniane na przestrzeni lat od 1998 r. do 2013 r. Najwięcej projektów stałej organizacji ruchu opracowano w latach: 2001, 2002 i 2003. W późniejszych okresach organizacja ruchu była zmieniana ze względu na budowę lub przebudowę ulic i skrzyżowań, powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych, przyłączenie nowych terenów do miasta Rzeszów, powstawanie centrów handlowych itp.

Oprócz projektów organizacji ruchu w formie papierowej, Zarząd posiadał organizację ruchu, na drogach będących w jego zarządzie, w formie elektronicznej. Przed 2012 r. Zarząd posiadał organizację ruchu, w bazie danych Operacyjnej Mapy – Inter Cat iOMO. Powyższa baza danych była na bieżąco modyfikowana. W przypadkach mniej skomplikowanych, pracownicy Działu Organizacji Ruchu samodzielnie nanosili do bazy danych zmiany w organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. W przypadkach większych zmian związanych z przebudową istniejących lub budową nowych dróg, dane aktualizowały podmioty zewnętrzne wyłonione w przetargach. Baza danych Operacyjnej Mapy – Inter Cat iOMO nadal jest przez Zarząd wykorzystywana, ale jej dane nie są już aktualizowane. W 2012 r. wdrożony został nowy program pn. Designers Descop eDIOM kompleksowo obsługujący wszystkie rodzaje działalności Zarządu. Aktualnie wyłoniony w przetargu wykonawca wgrywa do nowego programu i aktualizuje dane dotyczące istniejącej organizacji ruchu na podległych Zarządowi drogach. Po wgraniu do bazy danych poszczególnych odcinków, pracownicy weryfikują ich zgodność z projektami stałej organizacji ruchu i sytuacją w terenie. Do dokonywania zmian w bazie danych dotyczących organizacji ruchu w programie, upoważnionych jest dwóch pracowników Zarządu. Program każdorazowo identyfikuje i rejestruje użytkownika dokonującego zmiany oraz ich zakres. Program

nie podaje informacji dotyczącej podstawy wprowadzanej organizacji ruchu oraz dokonywanych zmian tj. oznaczenia projektu organizacji ruchu, czy jego zmiany.

[dowód: akta kontroli str. 105-134, 516]

8.3.4. Dokumenty ewidencyjne dróg.

Zgodnie z § 21 ust 3 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 tunelom*¹⁰, zwanego dalej rozporządzeniem *w sprawie ewidencji dróg*, który stanowi, że aktualizacji ewidencji założonej i prowadzonej dla dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów na podstawie dotychczasowych przepisów należy dokonać w terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, czyli do 10 maja 2008 r. - elektroniczna ewidencja dróg w Zarządzie została założona w 2007 r. Dnia 3 sierpnia 2007 r. Zarząd podpisał umowę nr 205/ZP.342-102/07, której przedmiotem było wykonanie ewidencji dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych wraz z obiektami inżynierskimi w Rzeszowie oraz wprowadzenie pozyskanych danych do komputerowego systemu ewidencji. Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, będący załącznikiem powyższej umowy, precyzował, że do zadań wykonawcy należało:

- wykonanie komputerowej referencyjnej siatki dróg dla dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, naniesienie istniejących punktów referencyjnych na podstawie materiałów udostępnionych przez zamawiającego, w tym numerycznej mapy zasadniczej obszaru opracowania oraz wykonanie punktów referencyjnych na drogach gminnych,
- wykonanie objazdu wideo dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz konwersja objazdu, jako warstwy mapy (209,3 km),
- zgromadzenie danych do obiektów drogi wg obowiązującego rozporządzenia *w sprawie ewidencji dróg* (209,3 km),
- wykonanie wizualnej oceny stanu technicznego dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych – ocena dróg (209,3 km) i ocena chodników (130 km),
- określenie kilometrażu dróg i obiektów inżynierskich w oparciu o istniejący system referencyjny,
- wprowadzenie do programu danych dotyczących zieleni miejskiej oraz oznakowania poziomego i pionowego.

Na podstawie 22 spośród 275 losowo wybranych do kontroli ulic ustalono, że książki dróg prowadzone były odrębnie dla każdego odcinka drogi, a książki objazdu dróg dla poszczególnych klas dróg. Aktualizacja ewidencji, w zakresie uzupełniania tabel 4-7, była wykonywana na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający. Wpisy do książki drogi były dokonywane przez osobę upoważnioną tj. przez osobę wpisaną do tabeli nr 1. W tabeli nr 4 odnotowano wszystkie dzienniki objazdów dróg dokonywanych zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt. 1 ustawy *Prawo budowlane*. W dziennikach podano datę objazdu, nazwisko i imię kontrolującego, numer ewidencyjny odcinka drogi, trasę objazdu, zauważone usterki, braki i uszkodzenia

¹⁰ (Dz. U. nr 67, poz. 582)

oraz ich lokalizację, zalecenia pokontrolne i termin realizacji, a także datę wykonania zlecenia. Tabela nr 5 stanowiła wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi przeprowadzanych, co najmniej raz na pięć lat zgodnie z art. 62. Ust. 1 pkt. 2 ustawy *Prawo budowlane*. W tabeli podano datę kontroli, nr protokołu kontroli oraz opis oceny stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi. Tabela nr 6 stanowiła wykaz protokołów odbioru robót remontowych i modernizowanych odcinka drogi, a tabela nr 7 wykaz protokołów katastrof odcinka drogi. Wpisy do powyższych tabel były potwierdzone przez upoważnione osoby.

W czasie trwania kontroli, Zarząd był w trakcie przeprowadzania aktualizacji ewidencji dróg, w zakresie zagospodarowania odcinka drogi, zawierającej informacje o urządzeniach obcych znajdujących się w pasie drogowym oraz ich lokalizacji (tabele nr 9), a także w zakresie wyposażenia technicznego odcinka drogi, zawierającej informacje o elementach inżynierii ruchu (tabele nr 10). Informacje, te określały w szczególności klasę techniczną/nośność odcinka drogi, oznakowanie poziome i pionowe, ewentualne usytuowanie barier, ekranów, oświetlenia. W dniu 6 lutego 2012 r. Zarząd, podpisał umowę nr 12.ZP.2312.2.2012 ze spółką DESIGNERS A. Jagura, Ż. Jagura Sp.j., a w dniu 11 marca 2013 r., z tym samym wykonawcą Zarząd podpisał umowę nr 37.ZP.2312.21.2013. Przedmiotem powyższych umów było wykonanie inwentaryzacji w zakresie geometrii jezdni ulic, chodników, oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej, wygrodzeń, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, oświetlenia ulicznego, drzew, obiektów inżynierskich oraz innych obiektów i elementów znajdujących się w pasach drogowych dróg publicznych i wewnętrznych na terenie Rzeszowa. Wynikiem realizacji przedmiotowych umów w 2012 r. było zaktualizowanie ewidencji dróg w zakresie uzupełnienia tabel 9 i 10 dla dziewięciu z dwudziestu obrębów. W trakcie realizacji pozostawało dalszych pięć obrębów. Pozostałe sześć obrębów Zarząd zaplanował do realizacji w 2014 roku.

Dyrektor Zarządu Pan Piotr Magdoń wyjaśnił, że ewidencja wykonana zgodnie z umową z dnia 3 sierpnia 2007 r. obejmowała *granice Rzeszowa według stanu z roku 2007. W latach 2008-2010 granice administracyjne Rzeszowa ulegały sukcesywnym zmianom. Przyłączono 5 miejscowości lub ich części (dzisiejsze obręby ewidencyjne), dla których nie istniały elektroniczne mapy zasadnicze, umożliwiające zaktualizowanie elektronicznej ewidencji dróg w Rzeszowie. Mapy poszczególnych obrębów powstawały osobno na zamówienie Urzędu Miasta Rzeszowa (Wydział Geodezji). Wykonywanie trwało do kilkunastu miesięcy. Z chwilą powstania map, Zarząd przystępował do zamawiania aktualizacji ewidencji dróg, w przetargach w latach 2009 i 2010. Ze względu na bardzo liczne inwestycje drogowe wykonane w latach 2010-2014 oraz ustawienie nowych znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, należało dokonać dalszych aktualizacji ewidencji dróg i obiektów mostowych. W roku 2012 zamówiono aktualizację 9 obrębów ewidencyjnych. Ustalono szczegółowy harmonogram prac, mając na uwadze szczupłość kadry weryfikującej dostarczone zbiory danych oraz konieczność systematycznego i dokładnego sprawdzenia tych zbiorów. W bieżącym roku zamówiono aktualizację kolejnych 5 obrębów (umowa w trakcie wykonywania). Pozostałe 6 obrębów przewidzianych jest do aktualizacji w roku 2014, gdyż względy techniczne i kadrowe, wyłączenie okresu zimowego, warunki pogodowe w pozostałym okresie, brak mapy zasadniczej czy też niemożność przetworzenia i sprawdzenia na raz tak dużej ilości danych, nie pozwalały na aktualizację wszystkich obrębów ewidencyjnych w jednym roku.*

[dowód: akta kontroli str. 135-402, 563-581, 1278-1283]

8.3.5. Okresowe pomiary ruchu drogowego.

Zarząd dokonywał pomiarów ruchu na terenie Rzeszowa zgodnie z *Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach*. Porozumienie w sprawie realizacji zadań w ramach powyższego Programu zostało podpisane w dniu 2 września 2010r.¹¹ pomiędzy Wojewodą Podkarpackim a Gminą Miasta Rzeszów. W ramach Programu Zarząd wykonywał pomiary ruchu w następujących terminach:

- pierwsze badanie przed realizacją zadań w ramach programu (maj 2009) skrzyżowania Dąbrowskiego – Chrzanowskiej – i Warszawska – Staromiejska oraz (grudzień 2009) skrzyżowanie Grabskiego – Kwiatkowskiego,
- drugie badanie 6 miesięcy po realizacji przedmiotowych zadań (czerwiec 2011) wszystkie ww. skrzyżowania,
- trzecie badanie – 12 miesięcy po realizacji zadań (listopad 2011) – wszystkie ww. skrzyżowania.

Powyższe pomiary ruchu były wykonywane metodą monitoringu efektów realizacji zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2010 r. na ulicach, na których dokonywano pomiarów ruchu, zrealizowane zostały trzy zadania polegające na budowie sygnalizacji akomodacyjnych na wyszczególnionych wyżej skrzyżowaniach.

Z powodu szybkiego rozwoju aglomeracji miejskiej Rzeszowa, w 2010 r. na zlecenie Gminy Miasta Rzeszów zostało wykonane studium wykonalności dla projektu pn. *Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic*. W celu ustalenia czy natężenie ruchu drogowego nie przekracza wielkości przewidzianych na etapie budowy wyżej przywołanego systemu transportowego, w I etapie opracowania dokonano pomiaru ilościowego natężenia ruchu drogowego na głównych skrzyżowaniach miasta oraz natężenie ruchu zewnętrznego na kordonie granicy miasta. W czerwcu 2011 r. przeprowadzono dodatkowe pomiary ruchu w transporcie publicznym i indywidualnym. Punkty pomiarowe zlokalizowano na głównych drogach wjazdowych do miasta Rzeszowa, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych oraz granic administracyjnych miasta. Pomiary natężenia ruchu w transporcie indywidualnym wykonano w dzień roboczy w godzinach 6⁰⁰– 10⁰⁰ oraz 14⁰⁰ – 18⁰⁰. Badania pozwoliły m.in. określić wielkość ruchu tranzytowego w mieście, jak również główne jego kierunki w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. W II etapie opracowania zidentyfikowano i opisano powstałe w ostatnich latach zjawiska w transporcie drogowym, które były powodem zatłoczenia ulic i miejsc parkingowych, zanieczyszczenia środowiska oraz gwałtownego wzrostu współczynnika zmotoryzowania społeczeństwa Rzeszowa przy niewystarczających inwestycjach w sieć dróg, a w konsekwencji wzrostu liczby wypadków i kolizji drogowych. Dokonano analizy stanu istniejącego i określono zakres problemów determinujących poszukiwanie coraz efektywniejszych rozwiązań w zakresie transportu. Strategicznym celem projektu pn. *Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic* była poprawa funkcjonalności transportu miejskiego poprzez poprawę dostępu do centralnych obszarów miasta oraz zapewnienie efektywnego transportu wewnątrz Rzeszowa, co miało przyczynić się do zwiększenia potencjału rozwojowego i atrakcyjności aglomeracji rzeszowskiej oraz wzrostu mobilności mieszkańców. Przeprowadzając symulacje ruchu mające

¹¹ Pismo znak Nr POD-57/58/59/2010

na celu określenie najkorzystniejszych rozwiązań komunikacyjnych w Rzeszowie przeanalizowano modernizację i rozbudowę podstawowego układu drogowego w taki sposób, aby udrożnić główne ciągi pojazdów transportu publicznego. W wyniku analiz natężenia ruchu na terenie Rzeszowa do przebudowy wytypowano dodatkowe skrzyżowania, które ze względu na niedobory przepustowości powodowały powstawanie zatorów. Efektem przeprowadzonych badań było zdefiniowanie inwestycji niezbędnych dla zwiększenia przepustowości ciągów komunikacyjnych w mieście. W latach 2011, 2012 i 2013 Zarząd przeprowadzał pomiary natężenia ruchu drogowego na przebudowanych lub rozbudowanych odcinkach układu drogowego miasta Rzeszowa. Pomiary wykonywano również pod kątem oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych, których celem było obliczenie wskaźników oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i towarowych w wyniku realizacji przedmiotowych inwestycji.

W lokalnym magazynie *Nowiny*, w dniach 14-16 czerwca 2013 r. napisano, że widać już pierwsze efekty wyżej opisanych inwestycji. Po czym uściślono: *Układ drogowy w Rzeszowie to w sumie około 500 km ulic. Większość głównych traktów na czele z al. Piłsudskiego, ul. Ciepłińskiego i ciągiem krajowej „czwórki” od ul. Krakowskiej do Lwowskiej remonty ma już za sobą. Prace zakończyły się także w rejonie okrągłej kładki i Galerii Rzeszów, gdzie powstały nowe zawrotki i pasy ruchu. W maju drogowcy oddali wreszcie do użytku łącznik ronda im. Jacka Kuronia z autostradą A4 i drogą ekspresową S19. Efekt? Z najnowszego raportu przygotowanego przez serwis internetowy korkowo.pl wynika, że po mieście jeździ się szybciej niż jeszcze w grudniu. Średnia prędkość w promieniu 5 kilometrów od ścisłego centrum wzrosła z 37,5 do 39,5 km/h.*

[dowód: akta kontroli str. 403-444, 564-573]

8.3.6. Przekazywanie Generalnemu Dyrektorowi DKiA informacji statystycznych o sieci dróg publicznych. Dokonywanie przez zarządcę corocznej aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych

Stosownie do wymogów § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach¹², w okresie objętym kontrolą, Zarząd przekazywał Generalnemu Dyrektorowi DKiA informacje statystyczne o sieci dróg publicznych. Pismem TEW.413.113.1.2011.JG z dnia 28 marca 2012 r. kierowanym do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie - Zarząd przekazał przedmiotowe informacje za 2011 rok. Pismem TEW.413.108.2012.JG z dnia 28 marca 2013 r. również kierowanym do GDDKiA w Warszawie – Zarząd przekazał przedmiotowe informacje za 2012 r.

Zgodnie z § 3 wyżej przywołanego rozporządzenia, Zarząd przesłał, w dniach 13 kwietnia 2012 r. i 14 kwietnia 2013 r. mapę techniczno-eksploatacyjną dróg publicznych krajowych, wojewódzkich i powiatowych w mieście Rzeszowie do Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, celem aktualizacji map sporządzonych i prowadzonych przez Podkarpacki Zarząd, w zakresie dotyczącym dróg zarządzanych przez innych zarządców.

[dowód: akta kontroli str. 445-448]

¹² (Dz. U. Nr 67, poz. 583)

8.3.7. Objęcie kontrolą zarządczą realizacji nałożonych na komórki i pracowników obowiązków związanych z realizacją zadań objętych kontrolą. Zgodność kontroli zarządczej z ustalonymi zasadami.

Realizacja nałożonych na komórki i pracowników obowiązków związanych z realizacją zadań objętych kontrolą, była w badanym okresie, objęta kontrolą zarządczą. Stosownie do art. 68 ust 1 i 2, kontrola zarządcza rozumiana, jako ogół działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy, w Zarządzie była prowadzona przedmiotowa kontrola, zgodnie z ustalonymi zasadami. Zasady jej funkcjonowania w Zarządzie zostały określone i zapisane w następujących aktach wewnętrznych:

- Regulamin organizacyjny Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie, wprowadzony zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 4/ 2013 z dnia 27 marca 2013 r.,
- Instrukcja sporządzania, kontroli i obiegu dokumentów finansowo – księgowych w Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 2/ 2012 dnia 22.02. 2012 r.
- Zasady rachunkowości w Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie, wprowadzone zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 20/2012 z dnia 31.07.2012,
- Regulamin postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie powyżej 14 000 euro, wprowadzony zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 55/ 2010 dnia 10 grudnia 2010 r.
- Regulamin udzielania zamówień publicznych, których wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14 000 euro, wprowadzony zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 10/ 2012 dnia 07.05.2012 r.,
- Polityki bezpieczeństwa, wprowadzone zarządzeniem Dyrektora MZD nr 19/2011 z dnia 15 lipca 2011 r.:
- Polityka Bezpieczeństwa w zakresie przetwarzania danych osobowych,
- Instrukcji zarządzania systemem informatycznym służącym do przetwarzania Danych Osobowych w Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie,
- Instrukcja w sprawie udostępniania informacji publicznej na wniosek, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 23/2012 z dnia 5 listopada 2012 r. ,
- Instrukcja gospodarowania majątkiem oraz zasady odpowiedzialności za powierzone mienie w Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 35/2010 z dnia 16 lipca 2010 r.
- Instrukcja inwentaryzacyjna obowiązująca w Miejskim Zarządzie Dróg i Zieleni, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZDiZ nr 19/2010 z dnia 31 marca 2010 r.
- Instrukcja kasowa, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZD nr 3/2012 z dnia 29.02.2012 r.
- Instrukcja gospodarowania drukami ścisłego zarachowania, wprowadzona zarządzeniem nr 4/2012 z dnia 29 lutego 2012 r.
- Procedura Zarządzania Ryzykiem w Miejskim Zarządzie Dróg w Rzeszowie, wprowadzona zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 58/2010 z dnia 29 grudnia 2010 r.,

- Kodeks Etyki Pracowników Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie wprowadzony zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 5/2013 z dnia 15 kwietnia 2013 r.

- Instrukcja Kancelaryjna dla Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie, Jednolity rzeczowy wykaz akt oraz Instrukcja w sprawie organizacji i działania archiwum zakładowego MZD w Rzeszowie, wprowadzone zarządzeniem Dyrektora MZD w Rzeszowie nr 12/2011 z dnia 1 czerwca 2011 r.

[dowód: akta kontroli str. 449]

8.3.8. Realizacja zadań podlegających kontroli NIK - przedmiotem wewnętrznej kontroli instytucjonalnej.

Zgodnie z *Planem audytu wewnętrznego na 2011 r.* opracowanego w dniu 28.12.2010 r. przez audytora wewnętrznego Miejskiego Zarządu Dróg i zatwierdzonego przez Dyrektora Zarządu, do wykonania zadań audytowych na 2011 r. zaplanowano dwa zadania w obszarze projektów współfinansowanych ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi oraz obszar gospodarowania majątkiem trwałym. Powyższe obszary i zadania zostały zidentyfikowane, w wyniku analizy obszarów ryzyka, jako zadania obarczone najwyższym poziomem ryzyka. Ponadto audytor wewnętrzny realizował czynności doradcze dotyczące zasad funkcjonowania elektronicznej ewidencji dróg w Zarządzie, w systemie eDIOM oraz z wdrażaniem polityki zarządzania ryzykiem. Na podstawie sprawozdania z wykonania planu audytu za 2011 r. ustalono, że nie wszystkie zaplanowane zadania zostały wykonane. Powodem braku pełnej realizacji zadań była nieplanowana nieobecność w pracy audytora wewnętrznego w II poł. 2011 r.

Plan audytu wewnętrznego na 2012 r. został opracowany przez audytora wewnętrznego w dniu 5 listopada 2012 r. – po powrocie z urlopu macierzyńskiego. Do wykonania zadań audytowych przyjęto tylko jeden projekt współfinansowany ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi. W wyniku analizy obszarów ryzyka zidentyfikowano 7 zadań obarczonych wysokim poziomem ryzyka, 17 zadań obarczonych średnim poziomem ryzyka i 2 zadania obarczone niskim poziomem ryzyka. W wyniku analizy sprawozdania z wykonania planu audytu na 2012 r. ustalono, że przyjęte do realizacji zadanie audytowe nie zostało w całości zrealizowane. W roku sprawozdawczym nie przeprowadzono czynności sprawdzających, nie uzyskano efektów przeprowadzonych zadań audytowych, nie wydano zaleceń, opinii i wniosków. Kontynuację zadania założono w 2013 r. Zgodnie ze sprawozdaniem, przyczyną odstępstw od realizacji planu audytowego był fakt przebywania audytora wewnętrznego na urlopie macierzyńskim do końca września 2012 r.

Do planu audytu wewnętrznego na 2013 r. przyjęto dwa zadania z obszaru projektów współfinansowanych ze źródeł zewnętrznych oraz obszar planowania budżetu. Powyższe zadania obarczone były wysokim poziomem ryzyka. Dla ujawnionych w toku kontroli nieprawidłowości sformułowano opinie oraz zalecenia i wnioski skierowane do kierowników działów, w których przeprowadzano kontrolę poszczególnych zadań, z wiadomością do dyrektora Zarządu. O realizacji zaleceń, kierownicy kontrolowanych działów pisemnie informowali dyrektora Zarządu i audytora wewnętrznego. Przedmiotem kontroli audytora wewnętrznego, który to przedmiot był również kontrolowany przez NIK, było wdrożenie procedury ryzyka w ramach kontroli zarządczej.

[dowód: akta kontroli str. 450-486]

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

1. Regulamin organizacyjny nie uwzględniał zmian zadań zarządcy dróg, jakie miały miejsce w ostatnich latach. Powyższy dokument zawierał zadania z zakresu kontroli dróg pod kątem ich technicznej sprawności. Regulamin nie nakładał na pracowników Zarządu obowiązku przeprowadzania kontroli pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Regulamin nie zawierał zadań z zakresu:

- przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i obowiązkowego podczas tych kontroli dokonywania weryfikacji cech i wskazywania usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,¹³

- obowiązkowego badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego,¹⁴

- zarządzania i utrzymywania kanałów technologicznych i pobierania opłat¹⁵.

Nowe obowiązki związane z powyższymi zmianami nie zostały uwzględnione w zakresach czynności.

Dyrektor Zarządu Pan Piotr Magdoń wyjaśnił, że *Regulamin organizacyjny MZD przewiduje kontrole stanu dróg, co napisano w §13 ust. 10 punkt 7 Regulaminu, wśród zadań Działu Eksploatacji. W zadaniu tym mieszczą się okresowe kontrole stanu dróg przewidziane w art. 62 Prawa budowlanego, wykonywane przez pracowników Działu Eksploatacji, przy wsparciu pracowników innych działów posiadających wymagane ustawą uprawnienia, jak również bieżące kontrole stanu dróg, bez których nie jest możliwe należyte utrzymanie dróg, które zgodnie z art. 4 punkt 20 ustawy o drogach publicznych obejmuje „wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu (...)”*

Zadania określone w art. 20 pkt 19 ustawy o drogach publicznych (dot. zarządzania i utrzymania kanałów technologicznych i pobierania opłat) realizowane są przez MZD w Rzeszowie przez Dział:

1) *Dział Dokumentacji – w fazie projektowania budowy, rozbudowy lub przebudowy drogi, co mieści się w zadaniach Działu Dokumentacji dotyczących przygotowania rozwiązań projektowych, opracowania dokumentacji, wymienionych w Regulaminie organizacyjnym MZD w Rzeszowie,*

2) *Dział Realizacji Inwestycji, w fazie budowy, rozbudowy lub przebudowy drogi, co mieści się w zadaniach Działu Realizacji dotyczących zamawiania i nadzorowania robót budowlanych, wymienionych w Regulaminie. Kanał technologiczny jest bowiem elementem drogi i jego wybudowanie zależy od tego, czy przewidziano go w projekcie budowlanym.*

3) *Dział Ochrony Pasa Drogowego – po wybudowaniu kanału technologicznego, gdyż udostępnienie kanału w celu umieszczenia infrastruktury energetycznej i teletechnicznej jest po prostu szczególną odmianą zajęcia pasa drogowego.*

[dowód: akta kontroli str. 27-48, 574-581]

2. Kontrole polegające na okresowym sprawdzeniu stanu technicznego dróg, co najmniej raz w roku oraz kontrole okresowe stanu technicznego dróg przeprowadzane, co najmniej raz na 5 lat zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*, przeprowadzali pracownicy Działu Realizacji Inwestycji,

¹³ art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych, zadanie wprowadzone w wyniku zmiany ustawy od 31 maja 2012 r.

¹⁴ Art. 20 pkt 10a ustawy o drogach publicznych, zadanie wprowadzone w wyniku zmiany ustawy od 31 maja 2012 r.

¹⁵ Art. 20 pkt. 19 ustawy o drogach publicznych, zadanie wprowadzone w wyniku zmiany ustawy od 17 lipca 2010 r.

mimo że to nie mieściło się w zakresach ich czynności i zgodnie z obowiązującym w Zarządzie Regulaminem organizacyjnym, nie należało do zadań przywołanego Działu. Zgodnie z powyższym Regulaminem, czynności w zakresie *prowadzenia stałej kontroli stanu dróg i mostów oraz podejmowanie działań w celu ich naprawy bądź wprowadzenia ograniczeń ruchu albo zamknięcia drogi lub mostu dla ruchu* zostały przypisane do Działu Eksploatacji.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że ocenę stanu technicznego dróg przeprowadzali pracownicy Zarządu posiadający odpowiednie uprawnienia oraz będący członkami izby samorządu zawodowego, w ramach oszczędności kosztów bieżącej działalności. W 2013 r. ze względu na zwiększony zakres robót inwestycyjnych, na wykonanie pięcioletniej kontroli okresowej stanu technicznego dróg, Dyrektor polecił ogłoszenie przetargu.

[dowód: akta kontroli str. 28-48, 59-66, 81-86, 574-581]

3. Działania Zarządu polegające na odsyłaniu projektów organizacji ruchu do poprawy bądź ich odrzucaniu nie wchodzi w zakres opiniowania. Stosownie do brzmienia § 8 ust. 2 pkt 2 i 3 rozporządzenia *w sprawie zarządzania ruchem*, projekt organizacji ruchu może odrzucić lub odesłać w celu dokonania poprawek tylko organ zarządzający ruchem. Zarząd nie został upoważniony przez organ zarządzający ruchem do wykonywania czynności związanych z organizacją ruchu, w związku z powyższym Zarząd wykonywał je nielegalnie. Skutkiem działania Zarządu było dopuszczenie do sytuacji, w której nie organ zarządzający ruchem, ale Zarząd decydował o sposobie organizacji ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 50-58, 87-132]

Ocena częściowa

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

2. Prawidłowość współdziałania z organami zarządzającymi ruchem drogowym i innymi podmiotami, w szczególności w zakresie przygotowania projektów organizacji ruchu drogowego.

8.3.9. Działania podejmowane przez Zarząd w celu zmiany organizacji ruchu w związku z wnioskami Policji w tej sprawie wynikającymi z wadliwej organizacji ruchu.

Opis stanu
faktycznego

W okresie badanym Komenda Miejskiej Policji dziesięciokrotnie zwracała się z wnioskami do Zarządu, w celu zmiany organizacji ruchu. I tak np:

- pismem RD-5945/12 Policja zwróciła się do zarządu o zamontowanie progów zwalniających na ul. Mieszka I. Zarząd udzielił pisemnej informacji, że wniosek taki był już rozpatrywany na komisji ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego. Komisja zaopiniowała przedmiotowy wniosek negatywnie, co było zgodne z opinią Rady Osiedla.

- pismem RD-9054/12 Policja zwróciła się do Zarządu w sprawie likwidacji starego wyjazdu z ulicy Borelowskiego w ramach zadania *Budowa układu drogowego, wokół kompleksu Galeria Hotel Rzeszów*. Zarząd odpowiedział, że w sprawie powyższego zadania, podjął już działania z własnej inicjatywy wzywając inwestora do dostosowania organizacji ruchu na budowie zgodnie z zatwierdzonym projektem.

- pismem CS-R 4829/12, Policja zwróciła się do Zarządu o zamontowanie barierek w pasie dzielącym ul. Piłsudskiego w celu uniemożliwienia pieszym przechodzenia w niedozwolonym miejscu. Zarząd odpowiedział, iż decyzją zarządcy ruchu w newralgicznym miejscu zostały już zamontowane kwiatony.

Pozostałe wnioski dotyczyły postawienia znaków typu zakaz postoju lub zakaz wjazdu rowerów, doświetlenia miejsc dla pieszych, oznakowania poziomego utrudniającego dojazd do własnych domów, działania sygnalizacji świetlnej itp. Policja potwierdziła, iż *na składane wnioski udzielano odpowiedzi, a także informowano o sposobie załatwienia sprawy. Na przestrzeni 2012 – 2013 r. nie było odpowiedzi odmownych.*

[dowód: akta kontroli str. 487-500]

8.3.10. Wnioski Zarządu do organu zarządzającego ruchem w sprawie dostosowania organizacji ruchu.

Zarząd bezpośrednio nie kierował do organu zarządzającego ruchem wniosków w sprawie dostosowania organizacji ruchu. Opiniowaniem wniosków z zakresu organizacji ruchu oraz podejmowaniem inicjatyw mających na celu poprawę organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Rzeszowa zajmowała się powołana przez Prezydenta Komisja do spraw Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego. W skład Komisji weszli przedstawiciele Urzędu Miasta, Miejskiego Zarządu Dróg, Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej, Wojewódzkiego Oddziału Ruchu Drogowego, PZMot i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji. Na posiedzeniach Komisji omawiane były sprawy związane ze zmianami natężenia ruchu w obrębie zarządzanych dróg, skrzyżowań, zmianami rozkładu ruchu z powodu otwarcia nowych ulic, uruchomienia centrów handlowych oraz sprawy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. W powyższych kwestiach, Komisja rozpatrywała wnioski złożone między innymi przez mieszkańców, Rady Osiedli, Spółdzielnie Mieszkaniowe, a także własnych członków, w tym Miejskiego Zarządu Dróg. I tak:

- Na posiedzeniu Komisji w dniu 14 marca 2013 r. zarządca ruchu – Prezydent Miasta Rzeszowa złożył wniosek o opinię w sprawie dopuszczenia dodatkowej relacji na skrzyżowaniu „Rondo Dmowskiego”. W związku z uruchomieniem centra handlowego *Galeria Rzeszów*, znacznie zwiększyło się natężenie ruchu z Ronda Dmowskiego, w kierunku ul. Krakowskiej. Prezydent wnioskował, aby na Rondzie od al. Ciepłińskiego dopuścić możliwość skrętu w lewo z pasa środkowego. Taka modyfikacja w znacznym stopniu zwiększyłaby przepustowość i udrożniła skrzyżowanie. Do tej pory, na rondzie możliwa była relacja do jazdy tylko na wprost. Komisja poparła wniosek i po konsultacji z Departamentem Transportu Drogowego dotyczącej odstępstwa od przepisów¹⁶ w zakresie oznakowania skrzyżowania z ruchem okrężnym, przystąpiono do realizacji wniosku.

- na posiedzeniu z dnia 8 listopada 2012 r. pozytywnie zaopiniowano między innymi wniosek Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, o dokonanie zmiany oznakowania skrzyżowania ulic: Grunwaldzkiej – Grottgera – Jabłońskiego oraz ustawienia na ul. Grunwaldzkiej od al. Piłsudskiego, w kierunku dworca PKS znaku B-35 celem wyeliminowania postoju pojazdów. Powyższy wniosek związany był ze

¹⁶ Rozporządzenie 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 drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Departament wyjaśnił, iż oznakowanie poziome skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zależy od ich rozwiązań geometrycznych oraz przyjętych zasad organizacji ruchu. Rysunki zamieszczone w rozporządzeniu mają jedynie charakter przykładowy. Wobec powyższego decyzja w zakresie zastosowania określonego rozwiązania w organizacji ruchu na drodze należy do organu zarządzającego ruchem.

zmianą rozkładu ruchu w wyniku przebudowy i wydłużenia ul. Jabłońskiego oraz połączenia jej z ul. Borelowskiego.

- na posiedzeniu z dnia 6 grudnia 2012 r., w związku z sygnałami, jakie docierały do Urzędu Miasta od mieszkańców oraz w związku z wnioskiem zarządcy ruchu – Prezydenta Miasta Rzeszowa, rozpatrywano kwestię uporządkowania zmienionego rozkładu ruchu pod nowo wybudowaną kładką dla pieszych nad skrzyżowaniem ulic Grunwaldzkiej i Piłsudskiego. Komisja zgodziła się ze stanowiskiem przedstawicieli Miejskiego Zarządu Dróg, aby na włączeniach z ul. Grunwaldzkiej do ul. Piłsudskiego, zlikwidować sygnalizację świetlną i wprowadzić jedynie prawo skręty. Tylko takie rozwiązanie, zdaniem Komisji było w stanie uporządkować ruch i zapewnić bezpieczeństwo na skrzyżowaniu.

[dowód: akta kontroli str. 501-515]

8.3.11. Zawiadamianie organu zarządzającego ruchem i komendanta Policji o terminie wprowadzenia organizacji ruchu przez Zarząd – w przypadku, gdy był on jednostką wprowadzającą organizację.

Zarząd będąc jednostką wprowadzającą organizację ruchu, nie zawiadamiał właściwego organu zarządzającego ruchem i komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia. W 2012 r. Zarząd opracował i wprowadził 24 projekty organizacji ruchu na terenie miasta Rzeszowa. Wszystkie projekty zostały pozytywnie zaopiniowane przez Komendanta Miejskiego Policji w Rzeszowie i zatwierdzone przez Prezydenta – zarządcę ruchu.

Zgodnie z ustnymi wyjaśnieniami Kierownika Działu Organizacji Ruchu, Zarząd opracowywał projekty stałej organizacji ruchu, w oparciu o wnioski Komisji ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu działającej przy Prezydencie Miasta Rzeszowa oraz w oparciu o audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonane na zlecenie Zarządu przez jednostki zewnętrzne tj. audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwracając się o zaopiniowanie projektu organizacji ruchu, do Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie, Zarząd równocześnie informował, że organizacja ruchu zostanie wprowadzona niezwłocznie po zatwierdzeniu przez Prezydenta – zarządcę ruchu. Podobnie, zwracając się do Prezydenta – zarządcę ruchu, o zatwierdzenie projektu, Zarząd informował, że zmieniona organizacja ruchu zostanie wprowadzona niezwłocznie po jej zatwierdzeniu. Ponadto informacje o terminach dokonywanych zmian organizacji ruchu przekazywane były każdorazowo przez Dyrektora Zarządu – Prezydentowi i Komendantowi Policji, na cotygodniowych roboczych naradach w Ratuszu u Prezydenta. Równocześnie, informacje o terminach dokonywania zmian organizacji ruchu, przekazywane były Prezydentowi – zarządcy ruchu i Naczelnikowi Komendy Miejskiej Policji, każdorazowo na posiedzeniach Komisji ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego.

Komenda Miejska Policji poinformowała NIK Delegaturę w Rzeszowie, że w 2012 r. otrzymała 19 informacji o wprowadzeniu organizacji ruchu na terenie miasta Rzeszowa od jednostek wprowadzających te organizacje. Ponadto Komenda Miejska poinformowała: *Policjanci Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie, w 2012 roku odnotowywali przypadki niewłaściwego oznakowania miejsca robót na drogach publicznych, prowadzenia prac bez zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. W tych sprawach przeprowadzone zostały czynności wyjaśniające na podstawie art. 54 kpow.*

[dowód: akta kontroli str. 517-561]

8.3.12. Wprowadzanie zmian organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego.

Zarząd nie prowadził robót związanych z utrzymaniem dróg, niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu, lecz zlecał ich wykonanie podmiotom zewnętrznym. Na realizację zadań związanych z utrzymaniem dróg, realizowanych z wykorzystaniem uproszczonych projektów organizacji ruchu, wykonywanych w 2012 r., Zarząd podpisał cztery umowy:

- 1) umowa nr 25.ZP.2312.8.2012 z dnia 6 marca 2012 r. zawarta z konsorcjum dwóch przedsiębiorstw PPHU P&M oraz spółką PDEM Sp. z o.o. Przedmiotem umowy było *wykonanie oznakowania poziomego ulic miasta Rzeszowa*. Termin wykonania zadania wyznaczono na okres od 2 kwietnia do 10 listopada 2012 r.
- 2) umowa nr 153.ZP.2312.70.2011 z dnia 13 września 2011 r. zawarta z Marcinem Kołodziejem wpisanym do ewidencji działalności gospodarczej w Niebylcu oraz z Pawłem Potworą prowadzącym spółkę cywilną PPHU P&M. Przedmiotem umowy było *Bieżące utrzymanie i konserwacja ekranów akustycznych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa*, w terminie od 16 grudnia 2011 r. do 15 grudnia 2012 r.
- 3) umowa nr 140.ZP.2312.52.2012, z dnia 4 lipca 2012 r. zawarta z Przedsiębiorstwem Molter Sp. z o.o. Przedmiotem umowy było *bieżące utrzymanie ulic części wschodniej miasta Rzeszowa*.
- 4) umowa nr 148.ZP.2312.56.2012, z dnia 1 sierpnia 2012 r. zawarta z Przedsiębiorstwem Molter Sp. z o.o. Przedmiotem umowy było *bieżące utrzymanie ulic części zachodniej miasta Rzeszowa*.

W umowach dotyczących wykonania robót, podpisywanych pomiędzy Zarządem a wykonawcą, zawierano zapis obligujący wykonawcę do przedstawienia projektu tymczasowej organizacji ruchu, na czas prowadzonych robót. Wszyscy wykonawcy wykonali i przedstawili zaopiniowane pozytywnie i zatwierdzone przez Prezydenta, projekty organizacji robót. W powyższych projektach Zarząd każdorazowo umieszczał zapis, że wykonawca robót ma obowiązek zawiadomić organ zarządzający ruchem oraz zarząd drogi o terminie wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu, w celu przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

Żaden z czterech kontrahentów, z którymi Zarząd podpisał umowy nie powiadomił MZD o planowanym rozpoczęciu robót, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej 24 godziny przed ich rozpoczęciem.

Komenda Miejska Policji, na pytanie: *czy w 2012 r. jednostki wprowadzające tymczasową, uproszczoną organizację ruchu na drogach publicznych, na terenie miasta Rzeszowa powiadamiały o prowadzeniu prac, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania?* – podała, że w 2012 r. do Komendy wpłynęły dwa pisma informujące o wprowadzeniu tymczasowej, uproszczonej organizacji ruchu. Były to zawiadomienia:

- PPHU „P&M” o czasowej organizacji ruchu na czas robót: „Oznakowanie poziome ulic miasta Rzeszowa”,
- PPHU „P&M” o czasowej organizacji ruchu na czas robót: „Bieżące utrzymanie i konserwacja ekranów akustycznych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa”.

Zgodnie z informacjami podanymi przez Komendę, jedynie dwóch spośród czterech kontrahentów powiadomiło Komendanta Policji o planowanym rozpoczęciu prac.

Nie mniej jednak, Komenda Miejska Policji poinformowała, że *nie odnotowano przypadków wykonywania robót utrzymaniowych prowadzonych bez wcześniejszego zawiadomienia.*

Biorąc pod uwagę ogólny charakter robót, jak również precyzyjne ich wyszczególnienie w zawartych umowach oraz sposób ich odbioru i rozliczenia, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli, wprowadzanie zmian organizacji ruchu na podstawie projektów uproszczonych dokonywano wyłącznie w związku z prowadzeniem robót związanych z utrzymaniem dróg, niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 589-610]

8.3.13. Sprawdzanie robót związanych z wprowadzaniem tymczasowych ograniczeń lub zakazów w ruchu przez podmioty posiadające infrastrukturę, w pasach drogowych zarządzanych dróg, pod kątem wprowadzania tych ograniczeń wyłącznie w przypadkach nagłych, nieprzewidzianych awarii urządzeń znajdujących się w pasie drogowym.

Wydawaniem zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, w ramach Zarządu, zajmował się Dział Ochrony Pasa Drogowego. W 2011 r. wydano 506 decyzji na zajęcie pasa drogowego, w tym 10 decyzji na zajęcie pasa w związku z usuwaniem awarii. W 2012 r. wydano 439 przedmiotowych decyzji, w tym 12 związanych z usuwaniem awarii. W 2013 r. do czasu kontroli wydano 521 decyzji, w tym 9 związanych z usuwaniem awarii. Drogą losową wybrano 6 decyzji (po dwie z każdego roku), wydanych, w związku z wprowadzeniem tymczasowych ograniczeń lub zakazów w ruchu przez podmioty występujące o wyrażenie zgody na zajęcie pasa w celu wykonania robót związanych z awarią. Powyższe decyzje sprawdzono pod kątem dokonywania przez Zarząd kontroli wprowadzenia powyższych ograniczeń wyłącznie w związku z nagłą, nieprzewidzianą awarią urządzeń znajdujących się w pasie drogowym lub w jego pobliżu, a awaria stanowiła zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub wystąpienia szkód materialnych. Spośród sześciu sprawdzonych decyzji, w dwóch przypadkach, w dniu wydania decyzji określających warunki zajęcia i przywrócenia pasa drogowego do stanu poprzedniego, Zarząd przeprowadził oględziny techniczne robót naprawczych w pasie drogowym. Z oględzin spisano protokoły, w których stwierdzono, że nawierzchnia chodników, na których prowadzone były roboty związane: w jednym przypadku z awarią kanalizacji deszczowej, a w drugim z awarią kanalizacji sanitarnej spowodowanej załamaniem się studni - została przywrócona do stanu pierwotnego.

Dyrektor Zarządu Pan Piotr Magdoń poinformował, że w ramach okresowych przeglądów i kontroli pasów drogowych Zarząd stwierdzał czy roboty zostały zakończone, odtworzone czy też należy dokonać ich poprawy. Z objazdów sporządzane były notatki. Dyrektor podkreślił jednak, że ze względu na małą liczbę pracowników zatrudnionych w Dziale Ochrony Pasa Drogowego nie było możliwe, aby każdorazowo sprawdzać fakt zajęcia pasa drogowego i dokonywać częstszych odbiorów i przeglądów.

[dowód: akta kontroli str. 576-581, 611-658]

8.3.14. Przypadki pozytywnego opiniowania organizacji ruchu, a nakładanie się robót w tym samym miejscu lub bliskiej odległości.

W wyniku analizy rejestru opiniowanych projektów organizacji ruchu, opracowanych w związku z budową, przebudową lub remontem ulic lub ich odcinków oraz okresów, w których planowano przeprowadzić określone roboty ustalono, że Zarząd kontrolował czy roboty prowadzone w bliskiej odległości, nie były wykonywane w tym samym czasie. Kontroli poddano pozytywnie zaopiniowany projekt czasowej organizacji ruchu¹⁷ w związku z przebudową dwóch zjazdów przy ul. Witolda. Opiniując pozytywnie przedmiotowy projekt Zarząd zawarł uwagę, że *termin wprowadzenia ww. organizacji ruchu nie wcześniej niż po dokonaniu odbioru końcowego zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa ul. Witolda” realizowanego przez MPDiM Sp. z o.o.*

W miarę postępu robót, przeprowadzano badania wpływu przyjętych rozwiązań we wdrożonej organizacji ruchu na utrudnienia w ruchu. Zarząd dysponował pełnymi informacjami na temat czasu i miejsca prowadzonych robót. Przekazując wykonawcom poszczególne ulice, jako place budów i wyłączając te ulice z objazdów dokonywanych, w ramach podpisanej umowy na bieżące utrzymanie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, Zarząd jednocześnie dokonywał kontroli pod kątem nakładania się robót prowadzonych przez różnych wykonawców w tym samym miejscu i czasie. Wynagrodzenie wykonawcy, który dokonywał objazdów kontrolnych sprawdzając prawidłowość i kompletność oznakowania było pomniejszane o kilometr odcinka ulicy przekazanego pod plac budowy.

[dowód: akta kontroli str. 659-677]

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zarząd będąc jednostką wprowadzającą organizację ruchu na terenie miasta Rzeszowa, nie powiadamiał Prezydenta Miasta Rzeszowa – zarządcę ruchu oraz Komendanta Miejskiej Policji w Rzeszowie o terminie jej wprowadzenia, czym nie spełnił wymogu wynikającego z § 12 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Przywołany przepis stanowi, że jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Kierując do komendanta Policji wnioski o zaopiniowanie przedmiotowych projektów w 2012 r., Zarząd w 8 spośród 23 przypadków poinformował Komendanta, że zmiana organizacji ruchu nastąpi niezwłocznie po ich zatwierdzeniu. Zwracając się do Prezydenta - zarządcy ruchu o zatwierdzenie projektów, Zarząd każdorazowo informował Prezydenta, że zmiana organizacji ruchu nastąpi niezwłocznie po zatwierdzeniu.

Informacje, zamieszczane przez MZD na wnioskach o zaopiniowanie projektu, kierowanych do komendanta Policji i na wnioskach o zatwierdzenie projektu kierowanych do zarządcy ruchu nie były w ocenie Najwyższej Izby Kontroli zawiadomieniami o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, gdyż w czasie, kiedy wnioski te były składane, Zarząd nie posiadał zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. W myśl § 4 ust 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, podstawą do

¹⁷ TR.430.44.2013.SB z dnia 1 lipca 2013 r.

wprowadzenia organizacji ruchu lub jej zmiany jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem, co oznacza, że tylko na podstawie projektów zatwierdzonych, Zarząd mógł wyznaczać datę wprowadzenia nowej organizacji ruchu.

Dyrektor Zarządu Pan Piotr Magdoń wyjaśnił, iż zdaniem Zarządu, tryb przewidziany w §12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177, poz. 1729) dotyczy zmian organizacji ruchu wprowadzonych przez jednostki organizacyjne wymienione w § 11 punkty 1-6 ww. rozporządzenia, a więc podmioty inne niż zarządzający ruchem i zarząd drogi. Zdaniem Dyrektora, o prawidłowości powyższego podejścia świadczy systematyka tych przepisów oraz samo brzmienie ustępów 1 i 2 omawianego paragrafu, które nakazują jednostce wprowadzającej zmianę organizacji ruchu powiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji. (...) Ponadto Dyrektor poinformował, że wprowadzane zmiany organizacji ruchu przez MZD w Rzeszowie polegały jedynie na korekcie istniejącej organizacji pod kątem podniesienia poziomu bezpieczeństwa, wprowadzenia dodatkowych relacji w celu zwiększenia przepustowości, płynności, uspokojenia i uporządkowania ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 517-581]

Ocena cząstkowa

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

3. Realizacja zadań dotyczących koordynowania prac wykonywanych w pasie drogowym, w tym wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i jego przywracania do wymaganego stanu.

8.3.15. Wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego umieszczania reklam, a bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Stosownie do art. 40 ust 1 ustawy o drogach publicznych Zarząd wydał w 2011 r. 230 decyzji zezwalających na umieszczenie w określonym czasie ściśle wymiarowanych i opisanych reklam lub na wniosek strony zmieniających termin, ilość lub miejsce ich umieszczenia. W 2012 r. Zarząd wydał 150 przedmiotowych decyzji, a w 2013 r. do czasu zakończenia kontroli - 85 decyzji. Spośród 25 losowo wybranych decyzji, 21 decyzji zezwalało podmiotom na umieszczenie wnioskowanych reklam, 3 decyzje zmieniały na wniosek stron, ilość i terminy umieszczonych w pasach drogowych reklam oraz 1 decyzja uchylała zaskarżoną decyzję i umarzała postępowanie w sprawie. Powodem uchylecia zaskarżonej decyzji oraz decyzji zmieniających był znaczny wzrost stawek opłat za umieszczenie reklam w pasie drogowym. Spośród 24 postępowań w sprawie wydania decyzji zezwalających na umieszczenie reklam lub je zmieniających, 11 spraw zostało poprzedzone kontrolami sprawdzającymi wpływ usytuowania nowych reklam na widoczność oznakowania i innych elementów drogi. Po wydaniu decyzji zezwalających Zarząd wrywkowo sprawdzał czy reklama zastała umieszczona zgodnie z ustalonymi w decyzji warunkami zajęcia pasa drogowego dotyczącego wielkości reklamy i jej usytuowania. Notatki z przedmiotowych kontroli były sporządzane odrębnie i podpisane przez pracownika dokonującego kontroli. Do

dokumentacji związanej z wydaną decyzją dołączone były zdjęcia dotyczące umieszczonej reklamy. Powyższe zdjęcia były podpisane i opatrzone pieczęcią pracownika dokonującego kontroli. Spośród pozostałych 13 spraw, w których materiałach nie było dokumentów potwierdzających przeprowadzenia kontroli, 12 spraw dotyczyło wydania decyzji przedłużających stronom terminy umieszczenia reklam. Strony te i reklamy przez te strony umieszczane były Zarządowi znane od dłuższego czasu.¹⁸

Metodą wrywkową, na podstawie dokumentacji kontrolnej 15 spraw (po 5 z każdego roku), zbadano czy Zarząd kontrolował dotrzymanie przez podmioty ustalonych w zezwoleniu warunków zajęcia pasa drogowego dotyczących wielkości reklamy, jej usytuowania oraz umieszczania reklam w pasach drogowych bez zezwolenia. Powyższa dokumentacja kontrolna składała się z korespondencji między Zarządem a podmiotem – właścicielem reklamy umieszczonej bez zezwolenia lub niezgodnie z zezwoleniem, materiałów fotograficznych pokazujących umieszczenie reklamy oraz mapek, na których umiejscowiono przedmiotowe reklamy. Na podstawie opisanej dokumentacji kontrolnej ustalono, że głównym problemem, z jakim borykał się Zarząd było umieszczanie reklam bez zezwolenia.

Za umieszczenie reklam w pasie drogowym bez zezwolenia, Zarząd wymierzył kary: za 2011 r. – 13 podmiotom, w ogólnej wysokości 7.307 zł, w 2012 r. - 10 podmiotom, w ogólnej wysokości 28.474,17 zł, w 2013 r. – 16 podmiotom, w ogólnej wysokości 57.428,86 zł. Kary wymierzono zgodnie z art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych.

W wyniku oględzin ustalono, że reklamy umiejscowione w pasach drogowych na ulicach Rzeszowa są nieliczne, nierzucające się w oczy, o niewielkich rozmiarach. Duże zwracające uwagę reklamy są zwykle umiejscawiane poza pasami drogowymi, na terenach prywatnych. W miejscach szczególnie niebezpiecznych, tj. na skrzyżowaniach, w pobliżu szkół, na łukach dróg reklamy lokalizowane są sporadycznie i nie utrudniają prawidłowego odczytania znaków drogowych. Reklamy te ze względu na swoje niewielkie rozmiary nie dezorientują użytkowników dróg.

[dowód: akta kontroli str. 678-833]

8.3.16. Obowiązki Zarządu w zakresie koordynacji robót wykonywanych w pasie drogowym.

Kierownik Działu Ochrony Pasa Drogowego Pan Marek Szlapański, wyjaśnił, iż koordynowanie robót w pasie drogowym na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg odbywa się na etapie wydawania zezwoleń na prowadzenie robót w pasie drogowym, na podstawie już wydanych zezwoleń poprzez weryfikację składanych wniosków pod kątem: miejsca prowadzonych robót w pasie drogowym, terminu zajęcia pasa drogowego, elementów (chodnik, jezdnia, zieleniec) zajęcia pasa drogowego. Jest to niezbędne, zdaniem Kierownika, aby nie zachodziły sytuacje związane z nadmiernym ograniczeniem w ruchu drogowym oraz zapewnieniem bezpieczeństwa dla uczestników ruchu. Również Dział Eksploatacji MZD wydając zgodę na lokalizację infrastruktury technicznej w postaci decyzji lub opinii, ma na uwadze koordynację robót w pasie drogowym. W wyniku analizy uzgodnienia¹⁹ dotyczącego lokalizacji w pasie drogowym ulicy Powstańców Listopadowych, przyłącza kanalizacji

¹⁸ Firmami dla których nie była tworzona dokumentacja kontrolna były: Castorama, BOZ, Estrada Rzeszowska, Polresco itp.

¹⁹ znak TE.416.7.2013.KM z dnia 15 stycznia 2013 r.

sanitarnej i wodociągowej oraz przełożenia szafy kablowej energetycznej, jak również decyzji²⁰ w sprawie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym ulicy Strażackiej przyłącza kanalizacji deszczowej ustalono, że koordynacja ta polega na określeniu rozwiązań technicznych, które uwzględniają stan istniejący oraz przewidują ewentualną zmianę tego stanu ze względu na przewidziany remont lub rozbudowę ulic. W takich przypadkach Zarząd zobowiązuje inwestora lokalizującego uzbrojenie podziemne (np. kable energetyczne, sieci wod-kan.), do wykonania tych prac w czasie trwania rozbudowy ulicy uzgadniając termin zajęcia pasa drogowego z wykonawcą robót.

Prace związane z koordynacją robót wykonywanych w pasie drogowym prowadzone były z wykorzystaniem własnych notatek, roboczych rejestrów i analiz. W Zarządzie nie określono wewnętrznych procedur w tym zakresie. Nie ma też systemu informatycznego pozwalającego na wychwytywanie kolizji prowadzonych robót. Na podstawie wykazu wykonywanych prac za ostatni rok porównano miejsca i daty wykonywanych w pasie drogowym robót. Powyższe porównanie nie wykazało kolizji wykonywanych robót.

[dowód: akta kontroli str. 834-857]

8.3.17. Badanie wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym na bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Zgodnie z art. 20 pkt. 10a ustawy o *drogach publicznych*, Zarząd na bieżąco prowadził badania wpływu robót wykonywanych w pasie drogowym, na bezpieczeństwo uczestników ruchu poprzez opiniowanie tymczasowych projektów organizacji ruchu opracowywanych na czas realizacji budowy, przebudowy lub remontu dróg oraz prac związanych z bieżącym utrzymaniem ulic. Również pracownicy Działu Ochrony Pasa Drogowego prowadzili badania w powyższym zakresie wydając decyzje w sprawie zajęcia pasa drogowego, w celu realizacji robót i dokonując kontroli pasa po ich zakończeniu.

Kierownik Działu Organizacji Ruchu poinformował, że badaniem wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego zajmuje się Wydział Inwestycji Miasta Rzeszowa oraz Komisja ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego działająca przy Prezydencie Miasta Rzeszowa. Kierownik Działu Organizacji Ruchu Drogowego Zarządu zajmuje stanowisko sekretarza wyżej przywołanej Komisji.

[dowód: akta kontroli str. 858-859]

8.3.18. Opracowane przez Zarząd, w celu prawidłowej organizacji remontów oraz utrzymania i ochrony dróg, w tym elementów inżynierii ruchu – procedury skutkujące zmniejszeniem ponoszonych kosztów i ograniczeniem czasu zajęcia jezdni.

Zarząd nie opracował pisemnych procedur skutkujących zmniejszeniem ponoszonych kosztów i ograniczeniem czasu zajęcia jezdni. Na podstawie zapisów z regularnie dokonywanych przeglądów, Zarząd dokonywał podziału zadań do wykonania na:

²⁰ znak TE.416.295.2013.KM z dnia 5 sierpnia 2013 r.

- Naprawy pilne, do wykonania natychmiast – usterki wychwycone w trakcie objazdów pracowników Działu Eksploatacji i pracowników innych działów, przyjmowane zgłoszenia Straży Miejskiej, Policji i innych podmiotów. Wszystkie takie zgłoszone usterki są weryfikowane przez pracowników Działu Eksploatacji, którzy następnie zlecają naprawy wykonawcom, z którymi Zarząd podpisał umowy na bieżące utrzymanie ulic.

- Naprawy, do wykonania w bieżącym sezonie – wykonywane są na podstawie zatwierdzonych planów finansowych zgodnie z Uchwałą Budżetową Miasta Rzeszowa.

- Naprawy, do wykonania w terminie późniejszym - w miesiącu wrześniu Zarząd przygotowuje coroczne plany remontów na kolejny rok. Plany opracowywane są na podstawie wniosków Rad Osiedli, pism mieszkańców oraz wniosków zgłoszonych przez pracowników Działu Eksploatacji w wyniku wykonywanych objazdów.

Pracownicy Działu Eksploatacji dokonywali regularnych objazdów kontrolnych dróg. Każdy pracownik powyższego Działu odpowiadał za zapewnienie właściwego stanu technicznego dróg i mostów zlokalizowanych w przydzielonych mu dzielnicach miasta, tj. dbał o uzupełnienie ubytków w jezdni i chodnikach, naprawę uszkodzonych fragmentów jezdni itp. W wyniku analizy notatek z objazdów i pism kierowanych do wykonawców oraz prowadzonego w zeszycie rejestru zgłoszeń ustalono, że informacje o stwierdzonych w czasie objazdów zapadnięciach jezdni, zapadnięciach studzienek itp. przekazywane były pisemnie lub telefonicznie do podmiotów, w których gestii było ich utrzymanie, lub do właścicieli sieci podziemnych.

Na podstawie analizy korespondencji ustalono, że Zarząd w uzasadnionych przypadkach występował do Zarządu Zieleni Miejskiej w Rzeszowie z prośbą o przycinkę krzewów zasłaniających widoczność na skrzyżowaniach.

W ramach *Programu likwidacji miejsc niebezpiecznych* na drogach, w okresie kontrolowanym, Zarząd zrealizował zadania: budowa akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego i Chrzanowskiej, budowa akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej ulic: Kwiatkowskiego, Grabskiego i Strażackiej oraz budowa akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Warszawskiej i Staromiejskiej.

[dowód: akta kontroli str. 564-573, 860-932]

8.3.19. Obowiązki wykonawców drogowych robót inwestycyjnych i remontowych, w specyfikacjach istotnych warunków zamówienia, w zakresie minimalizacji utrudnień na drogach podczas prowadzenia tych robót.

W specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót drogowych stanowiących element specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zwanej dalej siwz, znajdowały się informacje odnoszące się do organizacji robót, warunków dotyczących organizacji ruchu oraz zabezpieczenia chodników i jezdni. Pod kątem skrócenia czasu trwania utrudnień na drodze dokonano analizy 12 dokumentów siwz dotyczących przetargów na zadania związane z budową, przebudową lub remontem dróg o różnej wielkości i różnym czasie realizacji, odbywających się w latach od 2011 do 2013²¹. W wyniku powyższej analizy ustalono, że Zarząd nie przewidywał

²¹ pięć dokumentów siwz dotyczących przetargów odbywających się w 2011 r., pięć w 2012 r. i dwa w I połowie 2013 r.

przewodzenia prac w systemie wielozmianowym oraz w dniach wolnych od pracy. Niemniej jednak w powyższych dokumentach zawarto wiele zapisów mających na celu dyscyplinowanie i kontrolowanie wykonawców pod kątem dotrzymania ustalonego w umowie terminu zakończenia kontraktu. W dokumentach siwz dotyczących budowy lub rozbudowy ulic znajdował się zapis zobowiązujący wykonawcę do sporządzenia w określonym terminie i przedłożenia Zarządowi do zatwierdzenia harmonogramu rzeczowo – finansowego, z podaniem wartości wykonanych robót w układzie miesięcznym. W kontraktach, których planowany czas realizacji był dłuższy od roku, harmonogram sporządzany był w ramach procentowo określonego przez Zarząd podziału wartości robót, które należało zrealizować w poszczególnych latach. Wykonawca tych kontraktów zobowiązany był do raportowania dziennego postępu robót, sporządzania rozliczenia miesięcznego za dany okres rozliczeniowy i zamieszczania dokumentacji fotograficznej postępu robót w terminach i zakresie wskazanym przez inspektora nadzoru – z wykorzystaniem otrzymanego od Zarządu dostępu do systemu Zarządzania i Monitorowania Inwestycji obowiązującego w Urzędzie Miasta Rzeszowa. We wszystkich dokumentach siwz znajdował się zapis obligujący wykonawcę do zapewnienia sprzętu, urządzeń, materiałów i personelu potrzebnego do wykonania badań na etapie przygotowania do robót oraz utrzymania tego potencjału technicznego i kadrowego przez cały, objęty umową okres realizacji budowy. W kontraktach, w których postęp realizacji budowy nie był monitorowany w ramach elektronicznego systemu Zarządzania i Monitorowania Inwestycji, Zarząd zastrzegał sobie prawo kontroli wypełnienia obowiązków w powyższym zakresie pod rygorem naliczania kar umownych.

Wszystkie, spośród losowo wybranych 12 dokumentacji siwz zawierały zapis stwierdzający, iż warunkiem rozpoczęcia robót budowlanych było posiadanie zatwierdzonego projektu organizacji robót na czas prowadzenia robót oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Powyższa dokumentacja we wszystkich przypadkach zobowiązywała wykonawcę do zapewnienia bezpieczeństwa, utrzymania oznakowania pionowego i poziomego, utrzymania nawierzchni w tym również odśnieżania w okresach zimowych, odcinków znajdujących się na terenie budowy oraz odcinków przekazanych wykonawcy podczas trwania robót dla ruchu tymczasowego. W 10 spośród 12 skontrolowanych dokumentacji siwz zobowiązano wykonawcę również do utrzymania w sposób bezpieczny ruchu pojazdów na wszystkich drogach publicznych i ich częściach (takich jak ścieżki rowerowe, chodniki itp.) zajmowanych przez wykonawcę lub z których wykonawca korzystał podczas robót, a także do zapewnienia warunków bezpieczeństwa, utrzymania porządku na budowie oraz ponoszenia odpowiedzialności za metody organizacyjno – techniczne stosowane na terenie budowy. Ponadto we wszystkich przypadkach, w ramach kontraktów na budowę lub przebudowę ulic, siwz zawierała zapisy, że: wykonawca na własny koszt utrzyma stały dostęp do wszystkich nieruchomości sąsiadujących z terenem budowy przez cały okres trwania robót, wykonawca na własną odpowiedzialność i na swój koszt, podejmie wszelkie środki zapobiegawcze wymagane przez rzetelną praktykę budowlaną, aby zabezpieczyć nieruchomości sąsiadujące z placem budowy przed jakimkolwiek oddziaływaniem czy uszkodzeniem oraz że wykonawca ponosi odpowiedzialność materialną w stosunku do zamawiającego i osób trzecich za wszelkie skutki finansowe z tytułu jakichkolwiek roszczeń wniesionych przez właścicieli posesji czy budynków sąsiadujących z placem budowy. W żadnym spośród 12 skontrolowanych dokumentów siwz nie przewidziano zabezpieczenia placu budowy poprzez jego ogrodzenie i nie zobowiązano wykonawcy do poinformowania mieszkańców i osób prowadzących działalność w rejonie prowadzonych robót o spodziewanych

zakłóceniach w ruchu drogowym, np. poprzez przekazanie informacji o zakresie prac, harmonogramie ich realizacji i rodzajach utrudnień.

[dowód: akta kontroli str. 933-971]

8.3.20. Postanowienia dotyczące kar lub odszkodowań z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zamówienia, w umowach z wykonawcą robót.

Sposób określania kar lub odszkodowań z tytułu niewykonania lub opóźnienia w realizacji zamówień, przeanalizowano na podstawie ośmiu umów zawartych w latach od 2011 do 2013 które stanowiły 10% wszystkich zawartych w tym czasie umów. Do kontroli wybrano umowy o zróżnicowanej wartości, w tym dwie umowy o najdłuższym okresie prowadzenia prac. W wyniku analizy powyższych dokumentów ustalono, że wszystkie umowy zawierały zapisy dotyczące kar umownych. I tak za opóźnienie w wykonaniu umowy z przyczyn niezależnych od zamawiającego i za opóźnienie w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie rękojmi wykonawca realizujący remont ulicy, a wartość zadania nie przekroczyła 400.000 zł, zobowiązany był zapłacić kary w wysokości 0,1% wartości wynagrodzenia umownego za każdy dzień opóźnienia. Wykonawca realizujący roboty powyżej wspomnianej wartości do kilkunastu milionów zł zobowiązany był zapłacić kary umowne w wysokości 0,5% wartości wynagrodzenia za każdy dzień zwłoki w wykonaniu. Umowa na realizację kontraktu na zadanie *Rozbudowa al. Rejtana*, który to kontrakt opiewał na wartość 26.845.973,85 zł, a czas jego realizacji to okres od maja do września 2013 r., określała powyższe kary umowne w wysokości 0,05% wartości umownego wynagrodzenia za każdy dzień opóźnienia. W pięciu spośród ośmiu sprawdzonych umów, za wykonanie zakresu rzeczowo-finansowego na poziomie niższym niż 90%, w stosunku do ujętego w harmonogramie za dany miesiąc – określono karę w wysokości 1% wartości robót niewykonanych. Zapisu tego nie zawierały dwie umowy na remonty ulic o niskiej wartości oraz jedna umowa na *wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni poprzez ułożenie nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej*, której czas realizacji nie przekroczył 20 dni. Za spowodowanie przerwy w realizacji robót z przyczyn zależnych od wykonawcy dłuższej niż 10 dni - w sześciu umowach przewidziano karę w wysokości 0,05% wynagrodzenia za realizację kontraktu, za każdy dzień zwłoki. Zapisu tego nie zawierały umowy na remonty ulic o niskiej wartości. Wszystkie umowy przewidywały karę w wysokości 5% wynagrodzenia za wykonywanie przez inną osobę niż zaakceptowaną przez zamawiającego, czynności zastrzeżonych dla kierownika budowy i karę w wysokości 10% wynagrodzenia w przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn zależnych od wykonawcy.

Pod kątem egzekwowania kar umownych sprawdzono pięć zadań. Wszystkie sprawdzone zadania zostały zrealizowane w terminie określonym w umowie, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym.

[dowód: akta kontroli str. 972 1015, 1023-1026]

8.3.21. Przerwy w robotach lub opóźnienia rozpoczęcia robót, pomimo wprowadzenia organizacji ruchu skutkującej ograniczeniami ruchu drogowego.

Pod kątem występowania zawinionych przerw w robotach lub opóźnień w rozpoczęciu robót i ewentualnego określenia strony winnej zaistniałej sytuacji, przeanalizowano dokumentację budowy pięciu losowo wybranych kontraktów budowlanych:

1. Budowa przejścia podziemnego pod ul. Powstańców Warszawy w Rzeszowie. Umowny termin realizacji robót: od 5 sierpnia do 30 grudnia 2011 r. Na podstawie harmonogramu finansowo-rzeczowego ustalono, że roboty budowlane zostały zakończone w grudniu 2011 r. tj. w terminie.

2. Budowa ulicy Forsycji wraz z odwodnieniem i oświetleniem – etap I. Umowny termin realizacji robót: od sierpnia 2011 r. do października 2012 r. Na podstawie harmonogramu finansowo-rzeczowego ustalono, że roboty budowlane zostały zakończone w październiku 2012 r. tj. w terminie.

3. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 klasy GP od skrzyżowania z al. Batalionów Chłopskich – Powstańców Warszawy wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, instalacjami i urządzeniami budowlanymi w Rzeszowie. Umowny termin wykonywania robót: od października 2011 r. do września 2012 r. Na podstawie harmonogramu finansowo-rzeczowego ustalono, że roboty budowlane zostały zakończone w czerwcu 2012 r. tj. o trzy miesiące przed umownym terminem.

4. Budowa kładki dla pieszych w ciągu ulicy Piłsudskiego w Rzeszowie. Umowny termin realizacji robót: od sierpnia 2011 r. do października 2012 r. Z analizy dziennika budowy wynika, że w okresie od sierpnia 2011 r. do stycznia 2012 r. plac budowy przekazywany był kolejno podmiotom wykonującym sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, energetyczne i inne. Roboty budowlane rozpoczęto w lutym 2012 r. i zakończono zgodnie z terminem, czyli w październiku 2012 r..

5. Rozbudowa ulicy Zelwerowicza w Rzeszowie wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym. Umowny termin realizacji robót: od września 2012 r. do października 2013 r. Na podstawie harmonogramu finansowo-rzeczowego ustalono, że roboty budowlane zostały zakończone w sierpniu 2013 r. tj. o dwa miesiące przed umownym terminem

W żadnym z dzienników budowy prowadzonym dla powyższych zadań nie było wpisów dotyczących opóźnień i przerw w realizacji robót.

[dowód: akta kontroli str. 1016-1082]

8.3.22. Działania zmierzające do minimalizacji utrudnień powstałych w związku z prowadzeniem robót drogowych.

W celu ustalenia, w jaki sposób i z jakim skutkiem minimalizowane były, przez właściwe służby, utrudnienia w związku z prowadzeniem prac drogowych, przeprowadzono oględziny. Czynnościami oględzin objęto aleję Rejtana, na której prowadzone były roboty związane z wykonaniem zadania pn. *Rozbudowa al. Rejtana w Rzeszowie* i ulicę Lubelską, na której odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z al. Wyzwolenia realizowane było zadanie pn. *Rozbudowa drogi krajowej nr 19 od granicy miasta do skrzyżowania z al. Wyzwolenia wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, instalacjami i urządzeniami budowlanymi*.

Dokonując wyboru budów do oględzin, kierowano się wielkością natężenia ruchu drogowego w godzinach szczytu. Aleja Rejtana to jedna z głównych ulic Rzeszowa, gdzie natężenie ruchu należy do najwyższych w mieście. Aleja ta łączy drogę krajową nr 4 z ulicą Lwowską i stanowi przedłużenie drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów – Dylągówka. Zgodnie z przedłożonym przez wykonawcę robót, projektem czasowej organizacji ruchu oraz harmonogramem rzeczowo-finansowym, *Rozbudowa al. Rejtana* to zadanie o ogólnej wartości 26.845.973,85 zł. Zadanie to zostało rozpoczęte w kwietniu 2012 r., a termin zakończenia określono na wrzesień 2013 r. Na podstawie protokołu odbioru wykonanych robót z dnia 10 lipca 2013 r. określono, że na koniec czerwca 2013 r. stan zaawansowania robót wyniósł 75,86%. W ocenie NIK ostateczny termin wykonania zadania nie jest zagrożony.

Ulica Lubelska w Rzeszowie, to ulica wylotowa, w ciągu drogi krajowej nr 19. Zgodnie z przedłożonym przez wykonawcę robót, projektem czasowej organizacji ruchu oraz harmonogramem rzeczowo-finansowym, *rozbudowa tej drogi* to zadanie o ogólnej wartości 29.300.710,52 zł. Prace na powyższym zadaniu rozpoczęto w maju 2013 r., a termin zakończenia określono na grudzień 2013 r. Na podstawie przejściowego protokołu odbioru wykonanych robót z dnia 8 sierpnia 2013 r. określono, że na koniec czerwca 2013 r. stan zaawansowania prac wyniósł 27%. Na tak wczesnym etapie realizacji robót, NIK nie jest w stanie ocenić czy zadanie zostanie wykonane w terminie.

Zarówno na zadaniu dotyczącym rozbudowy al. Rejtana jak i ul. Lubelskiej, roboty prowadzone były w systemie dwuzmianowym i w wolne soboty. Wykonawcy generalnie nie prowadzili prac w porze nocnej. Wyjątkiem było, wykonywane w porze nocnej, malowanie oznakowania poziomego w ramach kontraktu na ul. Lubelskiej. Zamawiający nie określił sposobu organizacji pracy przez wykonawcę. Roboty realizowane były zgodnie z harmonogramem.

Na obydwu zadaniach przebudowywane drogi nie zostały zamknięte dla ruchu. Roboty były wykonywane „pod ruchem”. W ramach realizacji poszczególnych etapów budowy, zamykano dla ruchu poszczególne pasy remontowanych ulic. Na al. Rejtana zamknięcie pasa ruchu oznaczono poprzez ustawienie od strony najazdowej znaków A-14 „Roboty drogowe”, A-12b „Zwężenie prawostronne”, B-33 ograniczenie prędkości do 40km. Obszar prowadzonych robót od strony najazdowej został wyłączony przy zastosowaniu barier Mini Guard oraz tablic kierunkowych U-21b wraz z lampą pulsującą w żółtym kolorze. W dalszej części jezdni, gdzie wyłączony został ruch pojazdów, zastosowano tablice kierunkowe U-21a/21b. Zakończenie prowadzonych robót zostało wygradzone przy pomocy zastaw drogowych U-20b. Maszyny i urządzenia pozostawione na drodze (w czasie przerw w prowadzeniu prac) nie utrudniały ruchu pojazdów i pieszych. Miejsca pozostawienia maszyn i urządzeń zostały wygradzone przy pomocy zastaw drogowych U-20b oraz tablic kierunkowych U-21a/U-21b.

Realizacja prac związanych z rozbudową ulicy Lubelskiej na poszczególnych etapach wiązała się z zajęciem i wyłączeniem z ruchu jednego z trzech pasów ruchu. Zajęcie pasa drogowego zostało oznakowane od strony najazdu zaporą drogową U-20b i wygradzone tablicami U-21. Maszyny i urządzenia pozostawione na drodze (w czasie przerw w prowadzeniu prac) nie utrudniały ruchu pojazdów i pieszych.

O spodziewanych zakłóceniach w ruchu drogowym mieszkańców i osoby prowadzące działalność gospodarczą w rejonie prowadzonych robót, informowano przekazując dane z budów w prasie lokalnej, na stronach urzędu miasta oraz w lokalnej telewizji.

W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w trakcie prowadzonych robót zarówno na al. Rejtana jak i na ul. Lubelskiej, wykonawcy robót umieścili wszystkie znaki, urządzenia sygnalizacji świetlnej i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidziane w projektach organizacji ruchu. Znaki ostrzegające o prowadzonych robotach ustawione były przed początkiem remontowanego odcinka drogi, a na al. Rejtana dodatkowo powtarzane były w miejscach prowadzenia robót. Na al. Rejtana powyższe znaki i urządzenia były w dobrym stanie. Na ul. Lubelskiej niektóre ze znaków ustawionych na budowie były przekrzywione, mało widoczne, inne były uszkodzone. Pojazdy wykorzystywane przy robotach prowadzonych w pasie drogowym na al. Rejtana wyposażone były w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron oraz oznaczone były tablicą ostrzegawczą zamykającą. Na ul. Lubelskiej pojazdy wykorzystywane przy robotach prowadzonych w pasie drogowym oznakowane były pasami na przemian barwy białej i czerwonej.

Zarówno na al. Rejtana jak i na ul. Lubelskiej roboty prowadzone były w systemie dwuzmianowym i w wolne soboty. Na al. Rejtana wykonawca nie prowadził prac w porze nocnej. Na ul. Lubelskiej w porze nocnej wykonywane były wybrane rodzaje prac np. malowanie oznakowania poziomego. W umowach na powyższe zadania, Zamawiający, nie określił sposobu organizacji pracy przez wykonawcę. Roboty realizowane były zgodnie z harmonogramem.

W trakcie prowadzonej kontroli, w pasach drogowych na terenie Rzeszowa, nie wykonywano prac związanych z naprawą lub wymianą instalacji podziemnych.

Pod kątem przywrócenia pasa drogowego do pierwotnego stanu po zrealizowanych robotach drogowych, dokonano oględzin trzech ulic:

- ulicy Paderewskiego, na odcinku od ul. Armii Krajowej do ul. Witolda po zakończeniu zadania pn. *Przebudowa ulicy Paderewskiego w Rzeszowie na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Witolda,*
- ulicy Witolda, na odcinku od skrzyżowania z ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty do skrzyżowania z ul. Paderewskiego po zakończeniu zadania pn. *Rozbudowa ulicy Witolda,*
- ronda na skrzyżowaniu ulic Wiktora i Kotuli oraz ulicy Wyspiańskiego po zakończeniu zadania pn. *Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Wiktora-Kotuli wraz z budową drogi łączącej ul. Wyspiańskiego w Rzeszowie.*

W wyniku oględzin ustalono, że na wszystkich ulicach i na rondzie gdzie dokonano oględzin usunięto oznakowanie wprowadzone na czas prowadzenia robót drogowych i wprowadzono stałą organizację ruchu. Po zakończeniu prac, usunięto poza pas drogowy wszystkie maszyny i urządzenia oraz materiały mogące stanowić utrudnienia dla użytkowników dróg i pogarszać bezpieczeństwo ruchu drogowego, przywrócono pas drogowy do pierwotnego stanu.

[dowód: akta kontroli str. 1083-1165]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

4. Prawidłowość stosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego wpływ na płynność ruchu i bezpieczeństwo uczestników tego ruchu.

8.3.23. Okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, dokonywane przez Zarząd zgodnie, z obowiązkiem wynikającym z art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych.

Opis stanu
faktycznego

Pracownicy Działu Eksploatacji, posiadający wykształcenie techniczne o specjalności drogowej lub uprawnienia budowlane w specjalności drogowej prowadzili nadzór i kontrolę techniczną nad wykonawstwem zleconych robót. Dokonywali oni stałej kontroli stanu dróg i mostów, jak również podejmowali działania w celu naprawy bądź wprowadzenia ograniczeń ruchu albo zamknięcia drogi lub mostu dla ruchu w przypadkach, gdy wymagał tego stan techniczny, a odbywający się tam ruch mógł spowodować zniszczenie nawierzchni lub innego elementu drogi lub mostu. Zarząd nie posiadał ustalonej i wdrożonej procedury zapewniającej bieżące reagowanie na występujące nieprawidłowości w oznakowaniu, a także określającą m.in. częstotliwość przeglądów oznakowania, osoby odpowiedzialne, terminy usuwania nieprawidłowości. Dyrektor wyjaśnił, że *Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie na bieżąco kontroluje stan zarówno dróg jak i obiektów inżynierskich. Kontrola prowadzona jest w toku objazdów pracowników Działu Eksploatacji i pracowników innych działów. Przyjmowane są także zgłoszenia Straży Miejskiej, Policji i innych podmiotów. Pracownicy Działu Eksploatacji weryfikują wszystkie zgłoszone usterki i odpowiednio zlecają naprawę lub przekazują informacje innym podmiotom, np. odpowiedzialnym za konserwację infrastruktury podziemnej umieszczanej w pasach drogowych. Z objazdów pracowników działu Eksploatacji sporządzane są notatki, które przesyłane są do wykonawców wyłonionych w przetargach na bieżące utrzymanie elementów dróg. Każdy pracownik odpowiada za wydzielone dzielnice miasta i objazdy ulic wykonuje na bieżąco, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. uzupełnianie ubytków w jezdni czy w chodnikach, itp. Informacje o stwierdzonych w czasie objazdów zapadnięciach jezdni, zapadnięciach studzienek, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa, przekazywane są telefonicznie (rejestr zgłoszeń prowadzony jest w zeszycie; w załączeniu kopia strony tytułowej oraz jednej ze stron rejestru oraz kopia pisma do podmiotów utrzymujących lub właścicieli sieci podziemnych).*

Określając zadania Działu Organizacji Ruchu, Regulamin organizacyjny Zarządu nie nakładał na Dział obowiązku przeprowadzania jakichkolwiek kontroli. Pracownicy tego Działu jednak przeprowadzali kontrole stanu oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz ekranów akustycznych. Powyższe kontrole przeprowadzane były, co kilka dni, a z kontroli spisywane były *Protokoły z objazdów kontrolnych z uwagami dotyczącymi oznakowania pionowego miasta Rzeszowa*. Kierownik Działu Organizacji Ruchu wyjaśnił, iż w ramach prowadzonych objazdów, w sytuacji stwierdzenia uszkodzenia nawierzchni lub obiektu inżynierskiego zgłaszane jest to bezpośrednio telefonicznie lub ustnie Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych oraz do działu merytorycznego, który się tym zajmuje.

Dział Organizacji Ruchu zajmował się również wprowadzaniem ograniczeń lub zamykaniem dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczaniem objazdów drogami różnej kategorii, gdy występowało bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób. Kierownik Działu Organizacji wyjaśnił, że obecnie *na podstawie decyzji Państwowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego mamy takie trzy ograniczenia, w tym jedna na ul. Leśnej i dwie na Konfederatów Barskich – są to osuwiska spowodowane powodzią. Bywają sytuacje zalania odcinków dróg i obiektów mostowych, wiaduktów zagrażających bezpieczeństwu użytkowników drogi – wtedy na podstawie zgłoszeń Policji lub straży miejskiej podejmujemy decyzję o czasowym zamknięciu drogi lub obiektu inżynierskiego. Akcja koordynowana jest przez Policję. Na Wszystkich Świętych ze względu na duże natężenie ruchu wprowadzamy zastępczą organizację ruchu (stały schemat). W tym czasie ruchem kieruje Policja, nasze znaki są uzupełnieniem do sygnałów podawanych przez funkcjonariuszy.*

[dowód: akta kontroli str. 574-581, 1166-1217]

8.3.24. Podejmowanie przez Zarząd niezwłocznych działań rzeczowych, w celu eliminacji przyczyn wprowadzenia znaków pionowych do oznakowania odcinków dróg, na których wystąpiły istotne uszkodzenia jezdni.

W wyniku oględzin nie stwierdzono występowania przypadków ustawienia znaków ostrzegawczych i ograniczenia prędkości, wprowadzonych w związku ze złym stanem technicznym drogi.

[dowód: akta kontroli str. 1083-1165]

8.3.25. Kontrole okresowe dróg i ich oznakowania przeprowadzane zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 62 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 2 ustawy *Prawo budowlane*.

Na podstawie dzienników objazdu dróg, losowo wybranych dla 23 spośród 275 podległych Zarządowi dróg, ustalono, że stosownie do wymagań art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a *Prawa budowlanego*, co najmniej raz w roku objęto kontrolą wszystkie elementy dróg, narażone na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania innych czynników występujących podczas ich użytkowania. Ustalenia z powyższych kontroli były zapisywane w dziennikach objazdu dróg, ewidencjonowanych w książkach dróg. W dziennikach objazdu dróg odnotowywano datę objazdu, nazwisko i imię kontrolującego, numer ewidencyjny odcinka drogi, trasę objazdu, zauważone usterki, braki i uszkodzenia, ich lokalizację oraz zalecenia pokontrolne i termin ich realizacji. Wykonanie i termin realizacji zaleceń sprawdzono na podstawie protokołów odbiorów robót od wykonawców.

Na przykładzie ewidencjonowanych w książkach dróg protokołów kontroli okresowych, losowo wybranych dla 23 podległych Zarządowi dróg, ustalono, iż stosownie do wymagań art. 62 ust. 1 pkt 2 *Prawa budowlanego*, co najmniej raz na 5 lat użytkowania wybranych dróg sprawdzono ich stan techniczny. W powyżej przytoczonych protokołach zapisywano ustalenia dotyczące szerokości pasa jezdni, stanu technicznego kontrolowanych dróg oraz przydatności do dalszego użytkowania. Opisując estetykę podawano informacje dotyczące materiału, z którego zbudowane były chodniki, określano ich stan techniczny, precyzowano czy

chodniki są oddzielone pasem zieleni czy też znajdują się bezpośrednio przy jezdni, a także umieszczano dane na temat lokalizacji oświetlenia, ścieżek rowerowych itp. Protokoły zawierały również informacje o otoczeniu kontrolowanych ulic.

Opisane wyżej kontrole były przeprowadzane przez osoby posiadające stosowne uprawnienia budowlane o specjalności drogowej zgodnie z wymogami art. 62 ust. 4 ustawy *Prawo budowlane*.

W czerwcu 2013 r. Zarząd ogłosił przetarg na wykonanie pięcioletnich przeglądów dróg publicznych krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych będących w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie (zgodnie z art. 62 ust.1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 *Prawo budowlane*) wraz z zasileniem bazy eDIOM. W wyniku rozstrzygnięcia powyższego przetargu i wyłonienia wykonawcy, w dniu 17 lipca 2013 r. Zarząd podpisał umowę nr 136.ZP.2312.48.2013. Przedmiot umowy był zgodny ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia i dotyczył wykonania pięcioletnich przeglądów dróg. Termin zakończenia prac określono na dzień 30 października 2013 r.

[dowód: akta kontroli str. 135-390, 1218-1235]

8.3.26. Zgodność organizacji ruchu na drogach z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu oraz przepisami *Prawa o ruchu drogowym* i rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

Pod kątem zgodności istniejącej organizacji ruchu na drogach z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu oraz przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*²² i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie *szczególonych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*²³, dokonano oględzin 5 skrzyżowań i 10 odcinków różnej kategorii dróg.

Na skrzyżowaniach poddanych oględzinom: tj. na skrzyżowaniu ulic Okulickiego z Krakowską, Batalionów Chłopskich z Langiewicza i Staroniwską, Powstańców Warszawy z Dąbrowskiego i Batalionów Chłopskich, Przemysłowej z Podkarpacą, Powstańców Warszawy z Podwisłocze i Kwiatkowskiego, Powstańców Warszawy z Hetmańską - zostały umieszczone wszystkie znaki drogowe (pionowe i poziome), sygnały drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, ujęte w projekcie organizacji ruchu. Na wyżej wymienionych skrzyżowaniach, poza skrzyżowaniem ulic Okulickiego z Krakowską i Podkarpackiej z Przemysłową, wszystkie znaki drogowe mieściły się w grupie znaków dużych. Na skrzyżowaniu Podkarpackiej z Przemysłową, usytuowano znaki z grupy średnich. Oznakowanie poziome na skrzyżowaniach wykonano w postaci linii segregacyjnych i krawędziowych ciągłych, przejść dla pieszych, powierzchni wyłączonych z ruchu, strzałek, znaków poprzecznych i uzupełniających. Na wszystkich skrzyżowaniach zamontowano sygnalizację świetlną. Działanie sygnalizacji było zgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu. Stan techniczny zamontowanych znaków, sygnałów i ubr był dobry. Znaki były czytelne i proste (stabilne, nieprzekrzywione), prawidłowo zlokalizowane w pasie drogowym. Zieleń drogowa i nieliczne reklamy były usytuowane w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

²² (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.)

²³ (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)

W wyniku oględzin 10 ulic ustalono, że na ulicach Bardowskiego, Okulickiego, Batalionów Chłopskich, Wincentego Witosa, Powstańców Warszawy, Przemysłowej, Podkarpackiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Warszawskiej nie stwierdzono braku w pasach drogowych znaków, sygnałów i ubr ujętych w projektach organizacji ruchu. Stan techniczny powyższych znaków w zakresie czytelności i stabilizacji był dobry. Znaki, sygnalizacje i ubr, w zakresie miejsca lokalizacji, odległości od krawędzi jezdni, wysokości nad jezdnią lub chodnikiem, były prawidłowo umieszczone w pasach drogowych. Zieleń przydrożna i reklamy były usytuowane w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. nie ograniczały widoczności znaków drogowych i sygnalizatorów, użytkowników dróg na zakrętach i łukach jezdni, jak również nie zasłaniały widoczności przed skrzyżowaniami, zjazdami i wyjazdami z posesji oraz przejściami dla pieszych.

W ramach lokalizacji znaków, sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa nie ujętych, w projekcie organizacji ruchu, a umieszczonych w pasie drogowym ustalono, że na wszystkich skrzyżowaniach, na których dokonano oględzin, przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych wykonane były w kolorze biało-czerwonym. Uczestniczący w oględzinach Kierownik Działu Organizacji Ruchu Pan Robert Mierzwa wyjaśnił, że celem takiej wymiany przejazdów i przejść było podwyższenie poziomu bezpieczeństwa. Na skrzyżowaniu Powstańców Warszawy z Dąbrowskiego i Batalionów Chłopskich zamontowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu, zwane dalej ubr, tj. poręczce żółto – czarne zapobiegające przed przechodzeniem pieszych przez skrzyżowanie w miejscach innych niż do tego wyznaczone. Również poza projektem organizacji ruchu, na ulicach poddanych oględzinom, tj. ulicach: Batalionów Chłopskich, Wincentego Witosa, Powstańców Warszawy, Podkarpackiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Warszawskiej, przy wyjazdach z niektórych, bocznych ulic zamontowano lustra, przejazdy dla rowerzystów i przejścia dla pieszych wykonano w kolorze biało- czerwonym. Ponadto na ulicy Bardowskiego, gdzie niedawno zmieniono organizację ruchu, poza projektem organizacji ruchu, na obydwu wlotach przedmiotowej ulicy zamontowano tablice ostrzegawcze koloru żółtego z informacją: zmiana organizacji ruchu. Na ulicy Okulickiego, Batalionów Chłopskich, Warszawskiej, Krakowskiej zamontowano duże znaki D6 z obwódką fluorescencyjną lub znaki aktywne D6 z automatyczną detekcją pieszych i żółtymi światłami pulsacyjnymi (są to znaki, przy których po pojawieniu się na przejściu pieszego diody zaczynają pulsować, sygnalizując nadjeżdżającym pojazdom, że na przejściu jest pieszy). Na ulicach Podkarpackiej i Krakowskiej zamontowano aktywne znaki B-33, z automatyczną detekcją prędkości, w tym na ul. Podkarpackiej 70km/h, a na ul. Krakowskiej 50/60km/h. Na al. Powstańców Warszawy na wysokości budynków Politechniki Rzeszowskiej, przez pas zieleni wykonano zawrotkę. Wykonanie zawrotki było spowodowane tym, że kierowcy nawracali na skrzyżowaniu Powstańców Warszawy z Dąbrowskiego i Batalionów Chłopskich, mimo zakazu i braku parametrów technicznych na taki manewr.

[dowód: akta kontroli str. 1083-1165]

8.3.27. Występowanie, na odcinkach dróg poddanych oględzinom, przypadków oznakowania dezinformującego kierowców, wykluczającego się nawzajem, które mogło negatywnie wpływać na bezpieczeństwo użytkowników dróg.

W wyniku przeprowadzonych oględzin ustalono, że na ulicach, na których dokonano przeglądu nie stwierdzono przypadków „przeznakowania”, powodującego brak możliwości prawidłowego ich odczytania przez kierowców i zastosowania się do ich

treści. Nie stwierdzono również przypadków umieszczania w pasach drogowych urządzeń świetlnych, niestanowiących elementów organizacji ruchu, wysyłających sygnały świetlne o dużym natężeniu, które mogą rozpraszać kierowców, obniżając w ten sposób bezpieczeństwo na drogach i dezorganizując ruch drogowy.

[dowód: akta kontroli str. 1083-1165]

8.3.28. Dokonanie wymiany wszystkich znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, niespełniających warunków określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych dla znaków.

Pod kątem sprawdzenia czy dokonano wymiany wszystkich znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu niespełniających wymogów określonych w Rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, dokonano analizy dokumentów dotyczących wymiany wyżej wymienionych znaków i urządzeń. W wyniku analizy zleceń wymiany istniejących znaków na nowe wystawionych zgodnie z umową nr 8/ZP.342-5/09 z 19 stycznia 2009 r. oraz umową uzupełniającą nr 327/ZP.342-189/09 z 30 listopada 2009 r., jak również analizy raportów z przeglądów wymienionego oznakowania na kolejnych zlecanych segmentach ulic Rzeszowa ustalono, że Zarząd dokonał wymiany znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa w terminach określonych w § 2 wyżej przywołanego rozporządzenia.

[dowód: akta kontroli str. 1236-1277]

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

1. Umieszczenie w pasie drogowym znaków, sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu nieujętych w projekcie organizacji ruchu powodowało, że organizacja ruchu na ulicach: Batalionów Chłopskich, Wincentego Witosa, Powstańców Warszawy, Podkarpackiej, Krakowskiej, Lwowskiej, Warszawskiej, Okulickiego i Bardowskiego, była niezgodna z zatwierdzonymi przez zarządcę ruchu projektami organizacji ruchu. Zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.

Kierownik Działu Organizacji Ruchu wyjaśnił, że na montaż „dodatkowych luster drogowych” poza jezdnią w pasie drogowym, podobnie jak na ustawienie koszy na śmieci, kwiatonów, słupków z rozkładami jazdy komunikacji publicznej na przystankach autobusowych, nie wymagana jest zmiana projektu organizacji ruchu. Działania te dokonane w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa, nie powodują zmiany organizacji ruchu. Podobnie jest w kwestii dodatkowego oznaczenia przy istniejących liniach P-11 „przejazd dla rowerzystów” i P-10 „przejście dla pieszych” w kolorze czerwonym – tu również nie jest wymagana zmiana projektu organizacji ruchu. Zmiana koloru nawieszania chodnika czy jezdni nie zmienia istniejących linii oznakowania poziomego. Jedyną zmianą jest to, że są one bardziej widoczne i czytelniejsze dla kierowców. Powyższe działania należą do dobrych praktyk w drogownictwie, mają na celu podniesienie bezpieczeństwa i czytelności oznakowania. Każdorazowo przed podjęciem w/w. działań, sytuacja indywidualnie

analizowana jest przez Komisję ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu przy Prezydencie Rzeszowa w oparciu o informacje i materiały przedstawiane przez MZD w Rzeszowie, KW Policji w Rzeszowie, KM Policji w Rzeszowie i Straż Miejską w Rzeszowie.

[dowód: akta kontroli str. 1083-1165]

Ocena częściowa

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

IV. Uwagi i 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.²⁴ o Najwyższej Izbie Kontroli, wnosi o:

1. Uzupełnienie Regulaminu organizacyjnego Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie o zadania z zakresu:
 - przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i obowiązkowego podczas tych kontroli dokonywania weryfikacji cech i wskazywania usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - obowiązkowego badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - zarządzania i utrzymywania kanałów technologicznych i pobierania opłat.
2. Doprecyzowanie i uzupełnienie zadań kontrolnych dla Działu Organizacji Ruchu i Działu Realizacji Inwestycji.
3. Wdrożenie procedury powiadamiania Prezydenta Miasta Rzeszowa – zarządcy ruchu oraz Komendanta Miejskiej Policji, o terminie wprowadzenia organizacji ruchu w sytuacjach, kiedy Zarząd jest jednostką wprowadzającą organizację ruchu.
4. Doprowadzenie do zgodności organizacji ruchu z projektami organizacji ruchu na następujących ulicach: Batalionów Chłopskich, Wincentego Witosa, Powstańców Warszawy, Podkarpackiej, Krakowskiej, Lwowskiej, Warszawskiej, Okulickiego i Bardowskiego.

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 Rzeszowie.

²⁴ Dz. U. z 2012 r. poz. 82

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.

Rzeszów, dnia 23 września 2013 r.

Kontroler

Justyna Lis
Specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

Dyrektor

Delegatury NIK w Rzeszowie
Wiesław Motyka

.....
podpis