



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu**

Poznań, dnia 16 października 2009 r.

**Pan
Jacek Szukała
Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
w Poznaniu**

LPO-410-24-02/2009
P/09/178

Na podstawie *art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r., Nr 231, poz. 1701, ze zm.)*, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu przeprowadziła kontrolę w Zarządzie Dróg Miejskich w Poznaniu (zwanym dalej „ZDM”) w zakresie podejmowanych przez ZDM działań na rzecz usprawnienia systemu transportowego w mieście Poznaniu w latach 2004–2009 (I półrocze). W związku z tą kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 23 września 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli - na podstawie *art. 60 ustawy o NIK* - przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność ZDM w skontrolowanym zakresie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

1. ZDM (jako jednostka powołana przez prezydenta miasta Poznania do pełnienia obowiązków zarządcy dróg miejskich) posiadał uchwalone przez radę miasta Poznania dokumenty planistyczne dotyczące organizacji i rozwoju systemu transportowego Poznania w formie opracowań pod nazwą: Polityka Transportowa Miasta Poznania (z dnia 18 listopada 1999 r.), Plan Rozwoju Miasta (z dnia 23 listopada 2004 r.), Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2007-2015 (z dnia 24 października 2006 r.), Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2007-2015 (z dnia 15 stycznia 2008 r.), Polityka Parkingowa Miasta Poznania (z dnia 10 czerwca 2008 r.) i Program Drogowy Miasta Poznania na lata 2008-2015 (z dnia 16 września 2008 r.) W dokumentacji tej konkretnych zadań do wykonania przez ZDM nie określano. Konkretyzacja zadań następowała na etapie przygotowywania i zatwierdzania rocznych planów pracy. NIK pozytywnie ocenia, że

ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań
tel.: (0-61) 646 38 00, fax: (0-61) 646 38 01, e-mail: LPO@nik.gov.pl

w okresie objętym kontrolą *ZDM* posiadał uregulowania wewnętrzne (regulamin organizacyjny) dotyczące zasad przepływu informacji oraz realizacji działań mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego.

2. W latach 2004-2009 (I półrocze) wydatki *ZDM* na drogi publiczne finansowane były ze środków otrzymywanych z Urzędu Miasta Poznania (ponad 98% otrzymywanych środków) oraz ze wsparcia finansowego pochodzącego z Powiatowego i Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wydatki te z roku na rok wzrastały i w latach 2004 -2008 wynosiły, odpowiednio: 133 885 tys. zł, 174 969 tys. zł, 283 243 tys. zł, 377 623 tys. zł i 494 601 tys. zł, w tym na inwestycje i remonty dróg odpowiednio: 74 175 tys. zł i 16 100 tys. zł, 90 861 tys. zł i 16 882 tys. zł, 189 923 tys. zł i 20 184 tys. zł, 266 408 tys. zł i 21 198 tys. zł oraz 357 446 tys. zł i 27 080 tys. zł. Pozytywnym w działalności *ZDM* było to, że przed dokonywaniem przedmiotowych wydatków przeprowadzana była corocznie ocena stanu technicznego administrowanych dróg i gradacja potrzeb.

Kontrola NIK wykazała jednak, że wzrost wydatków na drogi publiczne zarządzane przez *ZDM* nie w pełni przekładał się na znaczącą poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta. Wykazały to m. in. oględziny wytypowanych skrzyżowań (opisane w dalszej części niniejszego wystąpienia). NIK zauważa, że stosunek procentowy długości wszystkich dróg wymagających remontu do całkowitej ich długości zmniejszył się powoli. W latach 2004 – 2008 wskaźnik dekapitalizacji zmniejszył się w odniesieniu do wszystkich dróg z 46% do 43%, a w odniesieniu do dróg gminnych, powiatowych i krajowych odpowiednio: z 53% do 49%, z 38% do 35% i z 17% do 15% (w przypadku dróg wojewódzkich wskaźnik wzrósł z 19% do 23%).

3. NIK pozytywnie ocenia utworzenie *Centrum Sterowania Ruchem*, za pomocą którego *ZDM* monitorował na bieżąco natężenia ruchu i na podstawie uzyskiwanych danych poprawiał przepustowość skrzyżowań. Według stanu na dzień 5 sierpnia 2009 r. monitorowaniem objętych było 249 sygnalizacji świetlnych w mieście Poznaniu.

W okresie objętym kontrolą *ZDM* prowadził akcje informacyjne i promocyjne mające na celu zachęcenie mieszkańców miasta do korzystania z transportu zbiorowego oraz rowerów.

NIK pozytywnie ocenia realizację uchwalonego w 2008 r. przez radę miasta Poznania *Programu Rowerowego Miasta Poznania na lata 2007-2015*. W wyniku realizacji tego planu

i wcześniej w rezultacie działań doraźnych, nastąpił wzrost długości ścieżek rowerowych i gęstości ich sieci w mieście Poznaniu.

NIK pozytywnie ocenia także współudział *ZDM* w działaniach, mających na celu poprawę warunków ruchu i usprawnienie transportu poprzez działania niskonakładowe, polegające na zmianach w organizacji ruchu oraz optymalizację programów sygnalizacji świetlnej (w ramach tzw. „małych modernizacji”). W okresie objętym kontrolą, w zakresie działań mających na celu usprawnienie ruchu drogowego w mieście i rozwiązywania innych problemów w tym zakresie, *ZDM* współpracował również z Komendą Miejską Policji w Poznaniu.

4. Kontrola NIK wykazała także nieprawidłowości. Stwierdzono bowiem, że połowa z 20 zadań objętych badaniem realizowana była z opóźnieniem. W 3 przypadkach na 20 badanych (największych) inwestycji, realizowanych w latach 2004 – 2009 (do 30 czerwca), termin rozpoczęcia budowy w stosunku do planowanego opóźniony był od 2 do 3 lat, w 1 przypadku termin zakończenia zadania inwestycyjnego został opóźniony o 4 lata, a 6 inwestycji jeszcze nie zakończono, pomimo upływu planowanego terminu. Tylko 11 z 20 wymienionych inwestycji objętych było miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Według danych zawartych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, zaplanowano wykonanie 8 obiektów mostowych, ale nie opracowano dotąd harmonogramu ich realizacji. Przyczynami tych opóźnień były m. in. problemy w załatwianiu spraw terenowo-prawnych. Jedną z przyczyn opóźnień w realizacji inwestycji był także brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (dotyczy zadania pn. „*Fragment III ramy komunikacyjnej od ul. Hetmańskiej do ul. B. Krzywoustego*”).

Analiza sytuacji komunikacyjnej wykazała, że największe utrudnienia komunikacyjne występują na głównych ciągach dojazdowych do miasta, będących jednocześnie elementem tras tranzytowych, a nadto na tzw. I i II ramie komunikacyjnej. Związane to było m. in. ze wzrostem liczby samochodów poruszających się po mieście z 452 (na tysiąc mieszkańców) w 2000 r. do 638 w 2008 r., tj. o 41%. Dokonane przez NIK oględziny wybranych miejsc sieci transportowej Poznania (z udziałem specjalisty z dziedziny ruchu drogowego) wykazały, że dla usprawnienia ruchu drogowego przyczyniłoby się m. in.:

- usunięcie powstających zatorów zarówno samochodów, jak i tramwajów, na skrzyżowaniu: Głogowska - Roosevelta - Most Dworcowy na I ramie (w toku oględzin zaobserwowano m. in. niedostateczną pojemność wysepki dla pieszych i brak przejścia podziemnego),

- skoordynowanie sygnalizacji świetlnej w Alejach Solidarności (stwierdzono m. in., że na skutek niedostosowania tej koordynacji do aktualnie dozwolonej prędkości jazdy w mieście powstają zatory oraz że piesi nie mogą przy zielonym świetle wejść na przejście ze względu na pojazdy jadące przy zielonej strzałce),
- upłynnienie przejazdu pojazdów mających zielone światło na skrzyżowaniu Dąbrowskiego - Kościelna – Kraszewskiego (stwierdzono m. in. blokowanie pojazdów samochodowych i szynowych przez pieszych na przejściu bez sygnalizacji),
- usunięcie powstających zatorów samochodowych blokujących przejazd tramwaju ulicą Mostową (stwierdzono m. in., że zatory samochodowe blokują przejazd tramwajów).

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podejmowanie dalszych działań mających na celu usprawnienie systemu komunikacyjnego w mieście Poznaniu, a w szczególności:

- 1) wyeliminowanie stwierdzonych w toku oględzin (możliwych do wyeliminowania) problemów komunikacyjnych,
- 2) terminową realizację inwestycji drogowych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu - na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK - oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora, w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków lub o działaniach podjętych w celu ich realizacji albo o przyczynach niepodjęcia takich działań.

Na mocy postanowień *art. 61 ust. 1 ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie dyrektorowi delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z *art. 62 ust. 2 ustawy o NIK*, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.