NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-08-02/2013
P/13/078

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62
lwa@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/13/073 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym w latach 2011-2013 (do 6 września)[1].

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Kontroler

Kontrolę, na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[2] przeprowadził Marcin Mirończuk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87169 z dnia 4 czerwca 2013 r.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 1-2)

Jednostka kontrolowana

Urząd m.st. Warszawy[3], pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa.

Kierownik jednostki kontrolowanej

Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m.st. Warszawy[4].

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie[5], mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Prezydent Warszawy w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocena pozytywna została sformułowana na podstawie ustaleń kontroli wskazujących na prawidłowe przygotowanie Urzędu do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym oraz funkcji zarządcy drogi.

Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości polegały na:

- nieprzeprowadzaniu analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie jego bezpieczeństwa i efektywności, stosownie do § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem[6], ,
- nieinformowaniu zarządów dróg o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 12 ust. 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem,
- nieprzeprowadzaniu, zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, kontroli realizacji zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu,
- niechronologicznym wpisywaniu do ewidencji projektów stałej i czasowej organizacji ruchu; nieujmowaniu w ewidencji stałej organizacji ruchu rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, a w ewidencji czasowej organizacji ruchu nie wpisywano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. Było to niezgodne z § 9 ust. 2 pkt. 1, 7 i 8 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

---

1 W zakresie czynności planistycznych, przygotowawczych bądź danych porównawczych, które miały wpływ na zjawiska będące przedmiotem kontroli, okres kontroli został rozszerzony o 2010 r. W celu określenia dróg, dla których istnieje obowiązek posiadania zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, kontrolą objęto dokumentację dotyczącą budowy, przebudowy, remontów i prac utrzymaniowych dróg, począwszy od 29 października 2003 r., tj. od dnia wejścia w życie rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

2 Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm. – dalej także *ustawa o NIK*.

3 Dalej także *Urząd* lub *UM*.

4 Dalej także Prezydent Warszawy.

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

6 Dz.U. Nr 177, poz. 1729 – zwane dalej *rozporządzeniem o zarządzaniu ruchem.*

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie m.st. Warszawy do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie Urząd przy pomocy Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy[7] realizował funkcje organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych. Zadania organu zarządzającego ruchem, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem zostały określone w regulaminach organizacyjnych BDiK[8] oraz w zakresach obowiązków pracowników realizujących te zadania.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 3- 330

Janusz Galas Zastępca Dyrektora BDiK – Inżynier Ruchu m.st. Warszawy[9] zatwierdzający organizację ruchu oraz pracownicy wyznaczeni do jego zastępowania posiadali imienne upoważnienia udzielone przez Prezydent Warszawy do załatwiania spraw z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych w Warszawie, w tym do wydawania decyzji administracyjnych oraz postanowień wynikających z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym[10] oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[11].

(dowód: akta kontroli tom I, str. 34-51)

W kontrolowanym okresie, 30 pracowników posiadało kwalifikacje pozwalające na prawidłowe wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem ruchem drogowym.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 52-87)

Ustalone nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie[12] działalność w zbadanym obszarze.

2. Przygotowanie m.st. Warszawy do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie zarządcą wszystkich dróg publicznych m.st. Warszawy (poza autostradami i drogami ekspresowymi) był Prezydent Warszawy. Prowadzenie spraw związanych z zarządem dróg gminnych powierzono burmistrzom dzielnic i Zarządowi Terenów Publicznych[13] (dla Dzielnicy Śródmieście), natomiast dla dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych powierzono Zarządowi Dróg Miejskich[14]:

W kontrolowanym okresie, koordynacją robót w pasie drogowym zajmowało się Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym[15]. W BKIiRwPD prowadzona była baza danych zawierająca informacje o remontach pn. „eInwestycje". Bazę danych współtworzyli wszyscy uczestnicy procesu inwestycyjno-remontowego. Każdy podmiot samodzielnie zamieszczał w niej dane i informacje, za których jakość ponosił odpowiedzialność.

---

7 Dalej także *BDiK*.

8 Wprowadzone zarządzeniami Prezydenta Warszawy nr 4033/2010 z dnia 06 stycznia 2010 r. i nr 257/2012 z dnia 28 marca 2012r.

9 Dalej także Inżynier Ruchu.

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

11 Dz.U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.. – zwana dalej *ustawą o drogach.*

12 Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

13 Dalej także ZTP.

14 Dalej także ZDM.

15 Dalej także BKIiRwPD.

W Regulaminie organizacyjnym[16] UM oraz w Statucie[17] ZTP nie określono części obowiązków zarządcy drogi wynikających z ustawy o drogach.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 5, 17-87, 108-111, 397-453)

Według stanu na 31 grudnia 2012 r. łączna długość dróg dla których Prezydent Warszawy był zarządcą wynosiła 2 489,1 km, w tym: 99,3 km dróg krajowych, 144,3 km dróg wojewódzkich; 557,8 km dróg powiatowych i 1 687,73 km dróg gminnych. Z wyjaśnień Piotra Sójki Zastępcy Dyrektora BDiK wynika, że w zarządzie Prezydent Warszawy znajduje się około 4 350 odcinków dróg, w tym 44 odcinki dróg krajowych, 72 odcinki dróg wojewódzkich, 494 odcinki dróg powiatowych i 3 740 odcinków dróg gminnych.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 94, 112-116,120, 122)

W 2012 r. wydatki na drogi wyniosły łącznie 885 940,9 tys. zł[18], a do 30 czerwca 2013 r. wydatkowano 242 923,3 tys. zł[19].

(dowód: akta kontroli tom I, str. 127-388)

Analiza losowo wybranych protokołów odbioru robót prowadzonych w pasie drogowym z urzędów dzielnic Praga Północ i Wola nie wykazała przypadku wykonywania robót przez zarządcę drogi po przeprowadzonych remontach przez inne podmioty posiadające urządzenia i instalacje w pasie drogowym.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 454- 518)

Ustalone nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

W Regulaminie organizacyjnym UM nie wymieniono obowiązków zarządcy dróg gminnych, o których mowa w art. 20 pkt. 1, 8, 10, 10a i 16 ustawy o drogach, natomiast w Statucie ZTP nie określono obowiązków, o których mowa w art. 20 pkt 1, 9, 9a, 10a, 13, 15 tej ustawy.

(dowód: akta kontroli tom I str. 12-19)

Prezydent Warszawy wyjaśniła m.in., że Regulamin Urzędu ma charakter ogólny i zawiera główne grupy zadań powierzonych do realizacji jednostkom organizacyjnym Urzędu. Szczegółowe określenie poszczególnych zadań jest dokonywane w wewnętrznych regulaminach organizacyjnych Biur i Dzielnic. W Statucie ZTP nie zamieszczono wszystkich zadań zarządcy drogi, o których mowa w ustawie o drogach publicznych, ponieważ ograniczono się w nim do najbardziej powszechnych, a więc najczęściej wykonywanych w codziennej praktyce zadań zarządcy drogi. Nie oznacza to jednak, że ZTP nie może wykonywać lub nie wykonuje innych zadań zarządcy drogi.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 16-88, 105-107, 119, 520-522)

Z analizy wewnętrznych regulaminów organizacyjnych dzielnic m.st. Warszawy: Żoliborz, Wola, Wawer i Praga Północ wynika, że nie uwzględniono części zapisów, o których mowa w odpowiedzi Prezydent Warszawy[20].

(dowód: akta kontroli tom I, str. 246-253, 311-319, 370-379, 389-396)

Zdaniem NIK zamieszczenie w Statucie ZTP czy w regulaminach organizacyjnych dzielnic wszystkich zadań zarządcy drogi, o których mowa w ustawie o drogach

---

16 Wprowadzony Zarządzeniem Nr 312/2007 Prezydenta Warszawy z dnia 4 kwietnia 2007 r.

17 Zatwierdzony uchwałą Nr LXI/1712/2005 Rady m.st. Warszawy z dnia 28 października 2005 r.

18 W tym 477 028,1 tys. zł na budowę i przebudowę dróg, 116 529,1 tys. zł na remonty dróg i 292 383,7 tys. zł na bieżące ich utrzymanie. Szacunkowa wartość wydatków na inżynierię ruchu w 2012 r. w kwocie przeznaczonej na budowę i przebudowę dróg kształtowała się od 0,6% do 13%, na remonty dróg do 9,5%, a na bieżące utrzymanie dróg do 47%.

19 W tym 86 852,2 tys. zł na budowę i przebudowę dróg, 16 753,5 tys. zł na remonty i 139 317,6 tys. zł na ich bieżące utrzymanie. Natomiast wg stanu na 30 czerwca 2013 r. szacunkowa wartość wydatków na inżynierię ruchu w wydatkach na: budowę i przebudowę dróg wynosiła do 15%, remonty dróg do 26,2%, a bieżące utrzymanie dróg od 1% do 50%.

20 Np. w Regulaminie Urzędu Dzielnicy Wola m.st. Warszawy nie uwzględniono zapisów art. 20 pkt 8 ustawy o drogach, w Regulaminie Urzędu Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy nie uwzględniono zapisów pkt 16 wyżej wymienionego artykułu natomiast regulaminie Urzędu Dzielnicy Wawer nie uwzględniono zapisów art. 20 pkt 1-4, 6-8, 10, 10a, 13-15, 17, 18

publicznych pozwoli na lepszą wewnętrzną organizację oraz przejrzysty podział zadań i obowiązków pomiędzy poszczególne komórki organizacyjne.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. Wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego, ze szczególowym uwzględnieniem czasowej organizacji ruchu związanej z pracami na drogach

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie BDiK prowadziło elektronicznie ewidencje projektów zatwierdzonych dla stałej i czasowej organizacji ruchu. Ewidencje te zawierały elementy określone w § 9 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 523)

W latach 2011 – 2013 (I półrocze) BDiK zatwierdziło 5 848 projektów[21], odesłano lub wycofano 95 projektów[22], a odrzucono 162 projekty[23] stałej organizacji ruchu, natomiast projektów czasowej organizacji ruchu zatwierdzono 10 376[24], odesłano lub wycofano 222 projekty[25], a odrzucono 40 projektów[26].

(dowód: akta kontroli tom I, str. 89)

Z analizy pięciu[27] wybudowanych/przebudowanych po 29 października 2003 r. odcinków dróg wynika, że każdy z nich posiadał, zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, zatwierdzone projekty organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 268-310)

Analiza 40 losowo wybranych projektów organizacji ruchu (po 20 dla stałej i czasowej organizacji ruchu) złożonych w latach 2011-2013 (do 30 czerwca) wykazała, że dane w ewidencji zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu odzwierciedlały zapisy wszystkich skontrolowanych projektów, natomiast w ewidencji projektów czasowej organizacji ruchu w 18 przypadkach odzwierciedlały zapisy zbadanych projektów.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 523-566)

Projekty stałej i czasowej organizacji ruchu począwszy od 1991 r. przechowywane były w archiwum BDiK, zgodnie z § 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 90; tom II, str. 1)

Analiza 40 projektów organizacji ruchu wykazała, że w 27 przypadkach[28] spełniały wymagania określone w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem. W chwili złożenia projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia, w jednym przypadku dla stałej organizacji ruchu nie było podpisu projektanta, a w 12 przypadkach[29] nie było wymaganych opinii. BDiK nie odsyłało niekompletnych projektów do uzupełnienia tylko oczekiwało na ich uzupełnienie. Analizowane projekty organizacji ruchu spełniały wymogi określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Po uzupełnieniu dokumentacji projekty były rozpatrywane w terminie i zgodnie z przepisami rozdziału 7 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego[30].

(dowód: akta kontroli tom I, str. 525-566)

---

21 W 2011 r. – 2 206, w 2012 r. – 2 371 i w I półroczu 2013 r. - 1 271

22 W 2011 r. – 33, w 2012 r. – 48 i w I półroczu 2013 r. 14

23 W 2011 r. – 50, w 2012 r. – 72 i w I półroczu 2013 r. 40

24 W 2011 r. – 4 345, w 2012 r. – 4 218 i w I półroczu 2013 r. – 1 813

25 W 2011 r. – 112, w 2012 r. – 92 i w I półroczu 2013 r. 18

26 W 2011 r. – 19, w 2012 r. – 10 i w I półroczu 2013 r. 11

27 Budowa drugiej jezdni Al. Wilanowskiej na odcinku ul. Wołoska-Al. Niepodległości; na odcinku ul. Sobieskiego – Dolina Służewiecka; budowa II odcinka Trasy Mostu Północnego od węzła Młociny do węzła Pułkowa; przebudowa ul. Mehoffera w związku z budową wiaduktu kolejowego nad torami linii E65 Warszawa-Działdowo-Gdynia w km 18÷888; budowa Al. KEN w kierunku Mokotowa.

28 Dla stałej organizacji ruchu w 14 przypadkach, a dla czasowej w 13

29 Dla stałej organizacji ruchu w 5 przypadkach, a dla czasowej w 7

30 Dz. U. z 2013 r., poz. 267 - dalej KPA.

W kontrolowanym okresie, BDiK odrzuciło 202 projekty, w tym 162 dla stałej[31] i 40 dla czasowej organizacji ruchu[32]. Analiza 20 projektów organizacji ruchu[33] wykazała, że odrzucano projekty ze względu na: niebezpieczeństwo w ruchu; niezgodność zaprojektowanej organizacji ruchu z przepisami prawa; złożone projekty organizacji ruchu nie dotyczyły terenu leżącego w pasie drogowym; ograniczanie liczby oznakowania do niezbędnego minimum; znaczne utrudnienia w ruchu (zmniejszenie przepustowości w ruchu) i utrudnienia w dojeździe do posesji.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 2-22)

W poddanych analizie 40 projektach organizacji ruchu nie stwierdzono, aby BDiK przy rozpatrywaniu projektów organizacji ruchu korzystało z możliwości powołania komisji z udziałem przedstawicieli Policji i zarządu drogi oraz nie zasięgało opinii rzeczoznawcy (biegłego).

(dowód: akta kontroli tom I, str. 525-566)

Z wyjaśnień Inżyniera Ruchu wynika, że w okresie objętym kontrolą przy rozpatrywaniu projektów stałej organizacji ruchu nie korzystano z możliwości określonych w § 8 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Niezależnie od otrzymywanych opinii Policji i zarządców dróg do projektów organizacji ruchu wynikających z § 7 ust. 1, organizowane były spotkania z jednostkami miejskimi lub (i) Policją w związku z konkretnymi projektami organizacji ruchu, lub występującymi problemami dotyczącymi pewnych aspektów funkcjonowania organizacji ruchu w ogóle. Konsultowane były kwestie dotyczące zarówno bezpieczeństwa proponowanych przez projektantów rozwiązań organizacji ruchu, jak i aspektów technicznych.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 95; tom II, str. 311-344)

W okresie objętym kontrolą, do Urzędu nie wpływały i nie były rozpatrywane projekty uproszczone organizacji ruchu. Ponadto nie były zgłaszane roboty utrzymaniowe nie wymagające całkowitego zamknięcia jezdni typu malowanie oznakowania poziomego.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 95, 103, 525-566)

Z informacji uzyskanej z Komendy Stołecznej Policji wynika, że do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji[34] wpływają informacje od zarządców dróg dotyczące wprowadzenia uproszczonej organizacji ruchu. W okresie 2011-2013 (do 30 czerwca) WRD KSP nie prowadził jednak zestawień, dotyczących liczby zawiadomień przekazanych przez jednostki wprowadzające organizację ruchu według projektu uproszczonego. W toku realizowanych przez policjantów czynności nie stwierdzono przypadków wykonywania na drogach pozostających w zarządzie Prezydent Warszawy robót utrzymaniowych, które odbywały się bez wcześniejszego powiadomienia Policji.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 24-25)

W kontrolowanym okresie do BDiK zgłoszono łącznie 66 awarii[35]. W wyniku analizy 10 losowo wybranych zgłoszeń ustalono, że w siedmiu przypadkach przesyłano je w dniu awaryjnego ograniczenia lub zakazu w ruchu; w dwóch przypadkach informację przekazano następnego dnia po dniu awaryjnego zamknięcia pasa drogowego, a w jednym przypadku informację przekazano na 10 dni przed wprowadzeniem tymczasowego ograniczenia w ruchu. Dla powyższych zgłoszeń BDiK nie szacowało terminu koniecznego do usunięcia awarii tylko przyjmowało termin zaproponowany przez jednostki wprowadzające tymczasowe ograniczenia w ruchu. Analiza wykazała również, że w siedmiu na 10 przypadków jednostki

[31] W 2011 r. – 50, w 2012 r. – 72 i wg stanu na dzień 17 czerwca 2013 r. - 40
[32] W 2011 r. – 19, w 2012 r. – 10 i wg stanu na dzień 17 czerwca 2013 r. - 11
[33] Po 10 projektów z 2013 r. dla stałej i czasowej organizacji ruchu
[34] Zwany dalej *WRD KSP*.
[35] W 2011 r. – 23 awarie, w 2012 r. – 29 awarii, a do 14 sierpnia 2013 r. – osiem

wprowadzające tymczasowe ograniczenia lub zakazy w ruchu wprowadzały je ze względu na awarię urządzeń w pasie drogowym.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 26-71)

BDiK w kontrolowanym okresie otrzymywało od ZDM roczne raporty o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie. Raporty te opracowywane były przy wykorzystaniu danych o zdarzeniach drogowych przekazywanych przez WRD KSP. Ponadto BDiK posiadało dokument pn. Przegląd Potencjału Zarządzania Bezpieczeństwem Drogowym Warszawie sporządzony w sierpniu 2012 r. Celem Przeglądu było przedstawienie rekomendacji dla programu poprawy organizacji i koordynacji działań z zakresu bezpieczeństwa drogowego w Warszawie

(dowód: akta kontroli tom II, str. 72-264)

W 2013 r. (do 28 sierpnia) do BDiK wpłynęło 50 wniosków dotyczących zmiany organizacji ruchu. W 45 przypadkach wnioski kierowali mieszkańcy, a w pięciu jednostki i komórki organizacyjne m.st. Warszawy. Każdy wniosek poddano sprawdzeniu i w sytuacji zasadności realizowano.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 265-267)

W odniesieniu do współpracy w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem Janusz Galas Inżynier Ruchu wyjaśnił, że w sytuacjach wątpliwych Biuro organizuje spotkania z udziałem WRD KSP, zarządców dróg, Zarządu Transportu Miejskiego w celu omówienia zagadnień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego[36]. Organizowane są również spotkania w terenie, gdzie analizowana jest istniejąca organizacja ruchu pod względem BRD.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 102, tom II, str. 311-344)

Z informacji uzyskanych z KSP wynika, że w latach 2011-2012 nie prowadzono szczegółowej ewidencji wniosków w sprawach organizacji ruchu kierowanych do zarządców dróg. Od stycznia 2011 r. do czerwca 2013 r. WRD KSP przekazał do ZDM łącznie 40 wniosków o zmianę organizacji ruchu[37]. Ponadto w I połowie 2013 r. WRD KSP wystąpił z siedmioma wnioskami o zmianę organizacji ruchu do zarządców dróg[38].

(dowód: akta kontroli tom II, str. 24-25)

W 2013 r. do BDiK wpłynęły trzy pisma dotyczące zmiany organizacji ruchu kierowane przez WRD KSP. Janusz Galas Inżynier Ruchu wyjaśnił, że po przeanalizowaniu proponowanych zmian w organizacji ruchu została podjęta decyzja o utrzymaniu pasów dla autobusów, jako priorytet komunikacji zbiorowej.

(dowód: akta kontroli tom IV, str.49-60)

Z analizy 10 losowo wybranych projektów organizacji ruchu na skrzyżowaniach dróg różnej kategorii (gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa) wynika, że wprowadzający organizację ruchu każdorazowo składali wniosek o opinię urzędu dzielnicy właściwego dla projektowanej drogi gminnej (niższej kategorii) oraz o opinię ZDM, jako właściwego dla projektowanej drogi wyższej kategorii.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 345-394)

Urząd kontynuował działania mające na celu rozwój Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem[39] którego I etap zakończono w 2008 r. W 2010 r. opracowano studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla ZSZR w okresie 2011-

---

36 Dalej także *BRD.*

37 W 2011 r. sześć wniosków, w tym: oznakowanie poziome – jeden, oznakowanie pionowe – cztery, urządzenia bezpieczeństwa drogowego (bariery typu U-14) miejsce szczególnie niebezpieczne – jeden; w 2012 roku 12 wniosków, w tym: oznakowanie poziome – dwa, oznakowanie pionowe – osiem, sygnalizacja świetlna – jeden, urządzenia bezpieczeństwa drogowego (słupki) – jeden; w 2013 roku 22 wnioski, w tym: oznakowanie poziome – osiem, oznakowanie pionowe – 10, sygnalizacja świetlna – trzy, urządzenia bezpieczeństwa drogowego (słupki) – jeden.

38 Trzy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jeden do Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy, trzy do Wydziałów Infrastruktury Urzędów Dzielnic m. st. Warszawy: Białołęka, Bemowo, Ochota.

39 Zwany dalej ZSZR

2014[40]. W dniu 30 sierpnia 2012 r. na sesji Rady m.st. Warszawy w sprawie zmiany budżetu m.st. Warszawy projekt ZSZR nie otrzymał zabezpieczenia finansowego ze względu na trudną sytuację finansową Miasta i do dnia zakończenia kontroli NIK nie był realizowany.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 395-397)

Ustalone nieprawidłowości

1. Ewidencje zatwierdzonych organizacji ruchu prowadzono nierzetelnie, a mianowicie:
   – w ewidencji stałej organizacji ruchu nie wpisywano projektów chronologicznie; przy 19 projektach na 20 objętych analizą nie podano rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej organizacji ruchu lub zmiany istniejącej,
   – w ewidencji czasowej organizacji ruchu nie wpisywano projektów chronologicznie, a w 19 projektach na 20 objętych analizą nie podano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu.

   Było to niezgodne z § 9 ust. 2 pkt. 1, 7 i 8 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

   (dowód: akta kontroli tom I, str. 523)

   Według wyjaśnień Inżyniera Ruchu w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem, nie ma zapisów mówiących o konieczności chronologicznych wpisów. W projektach stałej organizacji ruchu zdarzają się przypadki gdy chronologia wpisów jest zaburzona w przypadku gdy w końcowym etapie zatwierdzenia pojawiają się różne okoliczności, z powodu których zatwierdzenie projektu odkłada się w czasie. W ewidencji projektów czasowej organizacji ruchu projekty są rejestrowane na bieżąco w miarę ich wpływu, przed ich rozpatrzeniem, ze względu na pilne terminy ich wdrażania. W przypadku rozpatrywania projektów organizacji ruchu mają miejsce sytuacje gdy decyzja o odrzuceniu lub odesłaniu projektu do poprawy jest podejmowana w ostatnim końcowym etapie procesu zatwierdzania projektu. Daty zatwierdzenia projektów czasowej organizacji ruchu są wpisywane najszybciej jak to możliwe po ich zatwierdzeniu.

   (dowód: akta kontroli tom I, str. 120-121)

   Osobą odpowiedzialną za nadzór nad pracownikami wprowadzającymi dane do ewidencji stałej organizacji ruchu był Tomasz Pracki Naczelnik Wydziału Stałej Organizacji Ruchu, a osobą odpowiedzialną za nadzór nad pracownikami wprowadzającymi dane do ewidencji czasowej organizacji ruchu była Grażyna Szyller Naczelnik Wydziału Czasowej Organizacji Ruchu.

   (dowód: akta kontroli tom I, str. 43-45, 49-51, 95)

2. Z analizy 10 zgłoszeń tymczasowego zajęcia pasa drogowego w związku z wystąpieniem awarii wynika, że w trzech[41] przypadkach BDiK nie sprawdziło, czy wprowadzenia ograniczenia lub zakazu w ruchu dokonano wyłącznie w związku z nagłą, nieprzewidzianą awarią urządzeń znajdujących się w pasie drogowym. Tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu, zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, mogą wprowadzić zarząd drogi lub właściwe służby w nagłym przypadku awarii urządzenia w pasie drogowym lub w jego pobliżu, w wyniku której nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub możliwość wystąpienia szkód materialnych.

   (dowód: akta kontroli tom II, str. 26-35, 398-410)

   Inżynier Ruchu wyjaśnił, że nie ma możliwości dokonania oceny czy jednostki wprowadzające ograniczenia w ruchu wprowadziły je wyłącznie w związku z nagłą,

[40] http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/ZSZR/SW_ZSZR_Warszawa_II_i_III.pdf

[41] Sprawa nr A/3 z 2012 r. pismo nr ZTM-IPR-5-KKL-414-13-13-12 z dnia 7 marca 2012 r. dotyczyła zamknięcia dwóch jezdni na terenie pętli autobusowej w rejonie Dworca Wschodniego. Konieczność zamknięcia wynikała z zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów, stanu technicznego jezdni oraz chodników w tym rejonie.
Sprawa nr A/9/2012 pismo nr ZTM-IPR-4-JCh-412-112-1-12 z dnia 9 lipca 2012 r. dotyczyła zamknięcia przystanku z pilnej potrzeby usunięcia nieprzewidzianej kolizji z kablem energetycznym.
Sprawa nr A/4/13 z 2013 r. pismo nr PW/PWP/BR/225-039/1175/13 z dnia 15 kwietnia 2013 r. dotyczyła awarii sieci ciepłowniczej w jezdni Wielickiej, która została zaplanowania na dzień 25 kwietnia 2013 r. tj. na 10 dni po zgłoszeniu awarii.

nieprzewidziana awarią urządzeń znajdujących się w pasie drogi lub jego pobliżu, ponieważ nie dysponuje możliwościami technicznymi pozwalającymi na tego typu działanie. Dokonanie oceny czy zdarzenie jest awarią w rozumieniu przepisów prawa wymagałoby podjęcia np. oceny technicznej stanu pasa drogowego, monitorowania pasa drogowego pod kątem ewentualnych zdarzeń, które mogą spowodować zagrożenie ruchu drogowego. Brak reakcji na informację o konieczności wdrożenia czasowej organizacji ruchu ze względu na wystąpienie awarii mógłby doprowadzić do sprowadzenia na użytkowników drogi zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 103-104)

3. W kontrolowanym okresie, BDiK nie przeprowadzało analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności, co było niezgodne z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom II, str. 72-264)

Inżynier Ruchu wyjaśnił, że widzi potrzebę utworzenia komórki zajmującej się analizami bezpieczeństwa i warunków ruchu dla potrzeb organu zarządzającego ruchem. Jednak występujące od kilku lat ograniczenia w zatrudnianiu nowych pracowników i oszczędności wprowadzone przez UM odsuwają ten plan w bliżej nieokreśloną przyszłość. Obecny stan zatrudnienia jest niewystarczający dla realizacji bieżących zadań i obowiązków nałożonych na organ rozporządzeniem Ministra Infrastruktury.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 101-103)

Zdaniem NIK nieprzeprowadzanie analiz istniejącej organizacji ruchu utrudnia podjęcie spójnych i efektywnych działań prowadzących do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Na dzień zakończenia kontroli NIK, nie była znana liczba i długość dróg posiadających zatwierdzoną organizację ruchu.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 90)

Inżynier Ruchu wyjaśnił, że: obowiązujące rozporządzenie o zarządzaniu ruchem nie nakłada na organ obowiązku dysponowania danymi dotyczącymi liczby oraz długości dróg objętych zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Danymi takimi nie dysponuje.

(dowód: akta kontroli tom I str. 93-94, 101)

Zdaniem NIK, brak wiedzy odnośnie liczby i długości dróg posiadających zatwierdzone projekty organizacji ruchu utrudnia rzetelne wykonywanie obowiązków przez organ zarządzający ruchem, zwłaszcza przy tak dużym zagęszczeniu dróg różnych kategorii występujących w Warszawie.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzania projektów stałej i czasowej organizacji ruchu, natomiast negatywnie ocenia nieprzeprowadzanie analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie jego bezpieczeństwa i efektywności.

4. Prawidłowość współdziałania z zarządami (zarządcami) dróg

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie BDiK opracowało procedury kontroli[42] wynikającej z § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem oraz procedury rekontroli[43].

(dowód: akta kontroli tom III, str. 1-17)

[42] Procedura kontroli wynikającej z § 12 ust. 3 została zatwierdzone przez Inżyniera Ruchu w styczniu 2008 r., a procedura wynikająca z § 12 ust. 5 zatwierdzona w kwietniu 2007 r.

[43] Zatwierdzona przez Inżyniera Ruchu w lutym 2010 r.

W kontrolowanym okresie BDiK przeprowadziło 568 kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu[44].

(dowód: akta kontroli tom III, str. 18-37)

Analiza 20 projektów stałej organizacji ruchu wykazała, że nie były one objęte kontrolą. W 19 przypadkach Urząd nie został poinformowany o wprowadzeniu nowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 525-544; tom III, str. 18-37)

BDiK nie sprawdzało zgodności wprowadzonej czasowej organizacji ruchu z zatwierdzonym jego projektem.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 101)

Zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, BDiK przeprowadzało co najmniej raz na sześć miesięcy, okresowe kontrole istniejącej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli tom I, str.100-101; tom III, str. 38-114)

W wyniku analizy protokołu kontroli stałej organizacji ruchu z 2012 r. nr 119/12 wraz z 21 kartami kontroli stwierdzono, że zostały one sporządzone zgodnie z procedurami kontroli (nieprawidłowości zostały udokumentowane w formie fotografii). Karty kontroli przekazywano do zarządców drogi z prośbą o podjęcie szybkich i skutecznych działań w celu usunięcia nieprawidłowości i przywrócenia znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu do stanu zgodnego z wymaganiami wynikającymi z § 12 ust. 6 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. W trakcie tych kontroli stwierdzono: zły stan oznakowania pionowego i poziomego; niezgodność oznakowania pionowego z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach[45]; błędne zastosowanie znaku; brak znaku na wlocie drogi; brak oznakowania przejścia dla pieszych; uszkodzenia ogrodzenia łańcuchowego pomiędzy jezdnią, a chodnikiem.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 115-164)

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami BDiK dokonało ponownej, wyrywkowej kontroli oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w tych miejscach, które wymagały interwencji zarządzającego drogą. W wyniku rekontroli stwierdzono, iż nieprawidłowości nie zostały usunięte w 99,8%.
W związku z powyższym wystosowano ponownie pismo do zarządzającego drogą z żądaniem niezwłocznego usunięcia nieprawidłowości. W odpowiedzi poinformowano BDiK o braku wystarczających środków finansowych w budżecie na 2012 r. do całkowitego usunięcia nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 165-191)

Na posiedzeniu Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego[46], która odbyła się 6 grudnia 2010 r., Przewodniczący Komisji Nadzoru nad Ruchem poinformował, iż zostały podjęte działania w zakresie likwidacji błędnego oznakowania ulic i skrzyżowań. W 2012 r. Rada, realizując uchwałę w sprawie działań mających na celu eliminację zagrożeń w ruchu drogowym na odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych, dokonała przeglądu sieci utwardzonych dróg publicznych na terenie województwa mazowieckiego.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 192-212)

Ustalone nieprawidłowości

1. Z analizy 40 projektów wynika, że w 21 przypadkach (siedem[47] projektów stałej organizacji ruchu i 14[48] projektów czasowej organizacji ruchu) nastąpiła utrata

[44] 223 w 2011 r., 239 w 2012 r. i 106 wg stanu na dzień 30 czerwca 2013 r.
[45] Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. - zwane dalej rozporządzeniem o warunkach technicznych dla znaków.
[46] Dalej także *Rada*.
[47] 1026, 1367, 1703, 2104, 2201, 2218/2011, 3/2012

ważności zatwierdzonej organizacji ruchu. BDiK o tym fakcie nie informowało zarządu drogi. Było to niezgodne z § 12 ust. 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 525-531, 545-558)

Inżynier Ruchu podał, że spełnienie zapisu § 12 ust. 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem oznaczałoby konieczność wyznaczenia pracownika do czynności związanych z jego realizacją. Obecny skład ilościowy pracowników sprawia, że korzystniej dla funkcjonowania organu zarządzającego ruchem w Warszawie jest zatrudnić pracownika do czynności związanych z zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu i kontrolami. Wskazaną informację (faktycznie nie przekazywaną przez organ zarządzający ruchem w Warszawie) zarządca drogi uzyskuje każdorazowo, gdy wydaje zgodę zainteresowanemu na wejście w teren. Tenże obowiązany jest przedstawić zatwierdzony projekt organizacji ruchu, na którym organ zatwierdzający umieszcza datę jego ważności.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 96)

2. W jednym przypadku[49] spośród 20 poddanych analizie projektów stałej organizacji ruchu, w którym dochowano 7-dniowego terminu, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, BDiK nie przeprowadziło kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Było to niezgodne z § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 540; tom III, str. 18-37)

Jak wyjaśnił Inżynier Ruchu, nie została przeprowadzona kontrola stałej organizacji ruchu dla projektu nr IR/IO/211/2013, tak jak i dla większości innych projektów zrealizowanych w roku bieżącym, z uwagi na fakt braku możliwości zweryfikowania realizacji w terenie. Kontrolą wynikającą z § 12 ust. 3 wymienionego rozporządzenia zajmuje się jedna osoba, która aktualnie kontroluje zgłoszenia dokonane przez Zakład Remontów i Konserwacji Dróg[50], z sierpnia ubiegłego roku oraz innych wykonawców z przełomu roku.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 101)

3. Z analizy dokumentacji 12 kontroli z 2012 r. (wybranych losowo po jednej z każdego miesiąca) wynika, że w żadnym przypadku nie przeprowadzono kontroli w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia lub zgłoszenia[51] organizacji ruchu, co było niezgodne z § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem

(dowód: akta kontroli tom III, str. 213-273)

Inżynier Ruchu podał, że organ zarządzający ruchem nie przeprowadzał pełnej kontroli zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia z uwagi na braki kadrowe w Wydziale Kontroli i Zezwoleń.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 101)

4. Zgodnie z § 5 pkt 1 Regulaminu organizacyjnego BDiK, Prezydent Warszawy sprawuje przy pomocy Biura nadzór nad działalnością ZRiKD. Analiza dokumentacji 12 kontroli wykazała, że w dziewięciu przypadkach jednostką wprowadzającą organizację ruchu był ZRiKD, który w ośmiu przypadkach zbiorczo informował BDiK o już wprowadzonych organizacjach ruchu[52], co było niezgodne z § 12 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 227, 230, 233-234, 239-240, 244-245, 258, 263, 272-273)

---

48 1516, 1671, 1834, 1997, 2190, 2507/2011, 2, 25, 147, 274, 348, 459, 544, 561/2012

49 Projekt nr 211/2013

50 Zwany dalej *ZRiKD*

51 Jednostki wprowadzające organizację ruchu np. Zakład Remontów i Konserwacji Dróg m.st. Warszawy zbiorczo informują BDiK o wprowadzeniu organizacji ruchu nawet 2 miesiące po wprowadzeniu organizacji ruchu

52 Np. pismem nr ZRiKD/DR/DRSD/356/11 z dnia 20 maja 2011 r.

Inżynier Ruchu wyjaśnił, że organ zarządzający ruchem zwracał się do ZRiKD o przedstawianie wykazów realizowanych projektów organizacji ruchu zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 101)

W ocenie NIK, nieegzekwowanie od ZRiKD informowania o terminie wprowadzania zmian w organizacji ruchu pozbawia Urząd niezbędnej wiedzy o dokonywanych zmianach w organizacji ruchu na podległych drogach.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w badanym obszarze.

5. Realizacja wniosków pokontrolnych NIK

Opis stanu faktycznego

W wystąpieniu pokontrolnym z dnia 12 stycznia 2009 r. po przeprowadzonej w UM w 2008 r. kontroli dotyczącej koordynacji robót w zakresie przebudowy, modernizacji, remontu dróg i towarzyszącej infrastruktury na terenie m.st. Warszawy w latach 2006-2008, Najwyższa Izba Kontroli sformułowała 5 wniosków pokontrolnych. Wszystkie wnioski zostały w pełni zrealizowane, a mianowicie: opracowano i wdrożono w życie kompleksowe zasady inwestycji i remontów w pasie drogowym; wprowadzono uregulowania umożliwiające zarządcom dróg sprawdzanie zasadności zgłoszonych awarii podziemnej infrastruktury; wyegzekwowano od właścicieli infrastruktury znajdującej się w pasie drogowym plany i harmonogramy remontów oraz inwestycji na dany rok (n) w cyklu (n+1); wyegzekwowano od podmiotów uczestniczących w debatach koordynacyjnych realizację ustaleń z tych debat; przeprowadzono kontrolę ewidencji dróg w urzędach dzielnic Mokotów, Włochy, Żoliborz oraz ZDM i ZTP.

(dowód: akta kontroli tom I, str. 397-453; tom III, str. 274-358)

W wystąpieniu pokontrolnym z dnia 29 lipca 2010 r. po przeprowadzonej w Urzędzie w 2010 r. kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie w latach 2009-2010 (I kwartał), Najwyższa Izba Kontroli sformułowała 4 wnioski pokontrolne, z których dwa (1 i 4) zostały zrealizowane w pełni, a wniosek nr 2 zrealizowano w części dotyczącej ujmowania w ewidencji projektów organizacji ruchu.

Ustalone nieprawidłowości

1. Nie zrealizowano w części wniosku nr 2. Stwierdzono, że do ewidencji czasowej organizacji ruchu nadal nie wpisywano rzeczywistego terminu wprowadzania nowej lub zamian istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 9 ust. 2 pkt. 7 i 8 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Nieprawidłowości te zostały opisane w pkt 3 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli tom I str. 523)

2. Nie zrealizowano wniosku nr 3 dotyczącego przeprowadzania kontroli zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Stwierdzone nieprawidłowości zostały opisane w pkt 4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli tom III str. 213-273)

Z wyjaśnień Inżyniera Ruchu wynika, że pracownicy BDiK dokonują wszelkich starań żeby zatwierdzane projekty organizacji ruchu były zgodne z obowiązującymi przepisami prawa i zawierały wszystkie elementy wyszczególnione w § 5 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Ewentualne przeoczenia wynikają z mnogości spraw oraz niedostatecznej liczby pracowników. Bardzo duża ilość składanych projektów organizacji ruchu często w terminach wymagających ich natychmiastowego zatwierdzenia przy jednoczesnej konieczności realizacji innych zadań wpływa na ewentualne przeoczenia w czasie sprawdzania projektów.

(dowód: akta kontroli tom IV, str. 62-63)

Ocena cząstkowa

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

6. Funkcjonowanie systemów kontroli.

W Urzędzie kontrolą zarządczą objęto wszystkie komórki organizacyjne i realizowane w nich zadania. Kontrola dokonywana była w oparciu o procedury wewnętrzne[53]. W ocenie NIK, przyjęte mechanizmy kontroli zarządczej oraz proces jej realizacji umożliwiają prawidłowy nadzór nad realizacją zadań UM w badanym zakresie.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 366-427)

Do oceny funkcjonowania kontroli zarządczej wykorzystywano informacje o jej stanie ze wszystkich biur, urzędów dzielnic, a także jednostek podległych i nadzorowanych przez Prezydent Warszawy.

(dowód: akta kontroli tom III str. 373-403

Dyrektor BDiK złożył informacje o stanie kontroli zarządczej za 2012 rok. W informacji tej podał ocenę całkowitą pozytywną i stwierdził, że kontrola zarządcza funkcjonowała w sposób adekwatny, skuteczny i efektywny.

(dowód: akta kontroli tom III str. 415-427)

Realizacja zadań związanych z organizacją ruchu nie była w okresie objętym kontrolą przedmiotem badania audytu wewnętrznego.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 428-502)

Biuro Kontroli m.st. Warszawy w latach 2011-2013 zaplanowało trzy[54], a przeprowadziło dwie[55] kontrole dotyczące: wykonania zaleceń pokontrolnych dotyczących zarządu drogami i mostami m.st. Warszawy w zakresie ewidencji, nadzoru oraz pobierania opłat i egzekucji zaległości w ZTP i Urzędzie Dzielnicy Mokotów oraz rozpatrywania projektów zmian w organizacji ruchu na drogach publicznych na obszarze Warszawy w BDiK.
Kontrolowane jednostki podjęły działania w celu usunięcia ujawnionych nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli tom III, str. 506-530; tom IV, str. 1-48)

Ustalone nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

Opisane w pkt 3 i 4 nieprawidłowości wskazują na konieczność zwiększenia nadzoru nad komórkami i jednostkami organizacyjnymi Urzędu realizującymi zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym oraz wykonującymi funkcje zarządcy dróg.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

[53] Zarządzenie Nr 1613/2011 Prezydenta Warszawy w sprawie zasad funkcjonowania kontroli zarządczej w m. st. Warszawie.
[54] W 2011 r. - dwie kontrole, a w 2012 r. – jedna kontrola.
[55] Jedna kontrola z 2012 r. wg. stanu na 27 czerwca 2013 r. były w trakcie realizacji.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi w ramach sprawowanego nadzoru o:

1) sprawdzanie zasadności zajmowania pasa drogowego przez podmioty posiadające urządzenia i instalacje pod pozorem usuwania awarii,
2) przeprowadzanie analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
3) niezwłoczne informowanie zarządów dróg o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu,
4) przeprowadzanie kontroli realizacji wszystkich zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu,
5) wprowadzanie do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w sposób chronologiczny oraz ujmowanie w nich rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu i przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu,
6) wzmożenie nadzoru nad komórkami organizacyjnymi i jednostkami podległymi wykonującymi zadania z zakresu ruchu drogowego.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Pani Prezydent Warszawy, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK Pani Prezydent 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 Warszawie.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

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

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

Warszawa, dnia 18 października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie
Dyrektor

Mieczysław Kosmalski

Kontroler
Marcin Mirończuk
Starszy inspektor kontroli państwowej

.....
podpis