



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie

LWA-4101-08-06/2013  
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](mailto:lwa@nik.gov.pl)  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	Kontrolę, na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> , przeprowadzili: <ol style="list-style-type: none"><li>1) Paweł Krawczak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 87165 z dnia 27 maja 2013 r.,</li><li>2) Bogdan Gorzałkowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87192 z dnia 2 lipca 2013 r.</li></ol> <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1-4)</p>
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie <sup>2</sup> ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grażyna Lendzion – Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 5)</p>

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>3</sup>, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Zarządu Dróg Miejskich w zbadanym zakresie w latach 2011-2013 (do 12 sierpnia)<sup>4</sup>.

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Ocena pozytywna została sformułowana na podstawie ustaleń kontroli wskazujących na prawidłowe przeprowadzanie okresowych kontroli stanu technicznego dróg oraz właściwą współpracę z Policją w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwalifikacje zawodowe pracowników ZDM umożliwiają właściwą realizację zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządu drogi.

Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości polegały na nienależytym sprawowaniu nadzoru w zakresie przestrzegania przez wykonawców robót w pasie drogowym warunków zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz niewłaściwym stosowaniu i funkcjonowaniu znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>1</sup> Dz.U. z 2012, poz. 82 ze zm. – dalej także *ustawa o NIK*.

<sup>2</sup> Dalej także *ZDM*.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>4</sup> 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, poczynawszy od 29 października 2003 r., tj. od dnia wejścia w życie rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Przygotowanie ZDM do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi

Opis stanu  
faktycznego

Zgodnie z § 3 ust. 1 Statutu nadanego uchwałą Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 29 maja 2008 r.<sup>5</sup>, ZDM jest zarządem drogi w rozumieniu art. 21 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>6</sup>, przy pomocy którego Prezydent m.st. Warszawy wykonuje obowiązki jako zarządca dróg krajowych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), wojewódzkich i powiatowych. Zadania ZDM zostały określone w § 3 ust. 2 Statutu i wynikają z przepisów ustawy o drogach. Zadania zarządcy dróg, zgodnie z Regulaminem organizacyjnym<sup>7</sup> ZDM, realizuje 12 wydziałów<sup>8</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 225-228 )

Statut i Regulamin organizacyjny ZDM uwzględniają wprowadzone od 2010 r. zmiany w obowiązkach zarządcy dróg. Zarządzanie i utrzymanie kanałów technologicznych należą do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 229-277)

W okresie objętym kontrolą, do załatwiania spraw związanych z zarządem drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi na terenie m. st. Warszawy, w zakresie określonym przepisami ustawy o drogach, w tym do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień oraz zaświadczeń Prezydent Warszawy upoważniła:

- Dyrektor ZDM Grażynę Lendzion,
- Zastępców Dyrektora ZDM - Macieja Michniewicza, Michała Trzczińskiego, Mirosława Kazubka.

(dowód: akta kontroli str. 278-289 )

Według stanu na 5 czerwca 2013 r. w ZDM zatrudnionych było 420 osób, z czego w: Wydziale Organizacji Ruchu - 25, Wydziale Dróg - 42, Wydziale Mostów - 14 osób. W Wydziale Dróg uprawnienia budowlane w specjalności drogi, drogi i mosty kołowe oraz instalacje – sieci sanitarne posiadało dziewięć osób, a w Wydziale Mostów uprawnienia budowlane – specjalność drogi i mosty kołowe – dwie osoby. W 2012 r. pracownicy Wydziału Mostów brali udział w 19 szkoleniach prowadzonych m.in. przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Polskie Stowarzyszenie Korozyjne. W specjalistycznych szkoleniach dotyczących wykonywania niektórych czynności na drodze związanych z kierowaniem ruchem drogowym i jego organizacją oraz ewidencji dróg i obiektów mostowych uczestniczyli pracownicy Wydziału Organizacji Ruchu oraz Wydziału Dróg. Dla każdego pracownika ZDM prowadzona jest odrębna karta szkoleń. Analiza charakterystyk stanowisk pracy pracowników Wydziałów Dróg i Organizacji Ruchu Drogowego wykazała, że zostały one sporządzone rzetelnie. Pracownicy, którym powierzono zadania z zakresu zarządzania drogami oraz organizacji ruchu drogowego posiadają wymagane kwalifikacje i doświadczenie zawodowe.

Z wyjaśnień Dyrektor ZDM wynika, że na chwilę obecną stan liczbowy i kwalifikacje pracowników pozwalają na rzetelną realizację powierzonych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 290-343, 388)

Z analizy 20 losowo wybranych protokołów kontroli okresowej stanu technicznego odcinka drogi przeprowadzonych w 2011 r. oraz akt osobowych pracowników Wydziału Dróg i Wydziału Mostów wykonujących kontrole, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a

<sup>5</sup> Uchwała Nr XXXIV/1023/2008, zmieniony uchwałą nr XCIV/2771/2010 z dnia 9 listopada 2010 r.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2013 r., poz. 260 ze zm – dalej także *ustawa o drogach*.

<sup>7</sup> Załącznik do Zarządzenia Nr 848 Dyrektora ZDM z dnia 15 grudnia 2010 r.

<sup>8</sup> Dróg, Mostów, Pogotowia Drogowego, Opiniowania, Ewidencji Dróg, Miejskiego Systemu Informacji, Sygnalizacji i Oświetlenia, Badań Ruchu, Organizacji Ruchu, Parkowania, Pasa Drogowego, Kontroli Pasa Drogowego.

ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>9</sup> wynika, że osoby te posiadały uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności oraz były członkami właściwej izby samorządu zawodowego.

(dowód: akta kontroli str. 345-387)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Mirosława Trzcńskiego wynika, że wszystkie drogi publiczne zarządzane przez ZDM posiadają zatwierdzone projekty stałej organizacji ruchu. Dokumentacja dotycząca organizacji ruchu prowadzona jest w formie papierowej. Analiza 30 losowo wybranych odcinków dróg wykazała, że posiadały one zatwierdzony projekt stałej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 808-810)

Według stanu na 31 grudnia 2012 r. jak i na 30 czerwca 2013 r. ZDM zarządza 148 drogami publicznymi o łącznej długości 801,4 km<sup>10</sup>. Dla każdej drogi została urządzona książka drogi, prowadzona w formie elektronicznej. Książki dróg prowadzone były zgodnie z załącznikiem nr 1 do 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<sup>11</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 402, 811-812, 842-873)

Zgodnie z art. 20 pkt 15 ustawy o drogach ZDM dokonywał okresowe pomiary ruchu drogowego:

- ręczne w 3 okresach: szczyt komunikacyjny poranny, międzyszczyt oraz szczyt komunikacyjny popołudniowy,
- automatyczne (pętle indukcyjne) – pomiary prowadzone w systemie APR ZDM przez 24 godziny co najmniej 7 dni w tygodniu w każdym punkcie znajdującym się w systemie APR. Na mostach pomiary wykonywane były 3 razy w ciągu roku: wiosna, wakacje, jesień.

Na podstawie wyników pomiaru ruchu drogowego wykonywane były m.in.: analizy bezpieczeństwa i warunków ruchu, mapy natężeń ruchu, obliczenia przepustowości skrzyżowań i miar warunków ruchu oraz symulacje ruchu. Wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu wykorzystywano przy opracowywaniu programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniach (budowa rond, budowa sygnalizacji świetlnej).

Wyniki pomiarów ruchu ZDM przekazywał jednostkom organizacyjnym Urzędu m.st. Warszawy jak też udostępniał zainteresowanym instytucjom i osobom fizycznym<sup>12</sup>.

Ponadto informacje o ruchu udostępnione są do publicznej wiadomości na stronie internetowej ZDM [www.zdm.waw.pl](http://www.zdm.waw.pl).

(dowód: akta kontroli str. 422-435, 813)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

cena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zbadanym obszarze.

<sup>9</sup> Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.

<sup>10</sup> W tym 6 drogami krajowymi o długości 99,3 km, 14 drogami wojewódzkimi o długości 144,3 km i 128 drogami powiatowymi o łącznej długości 557,8 km.

<sup>11</sup> Dz.U. Nr 67, poz. 582 – dalej także *rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji dróg*.

<sup>12</sup> W 2013 r. pomiary natężenia ruchu wykonane w 2012 r. na 174 skrzyżowaniach w Warszawie przekazano do Biura Drogownictwa i Komunikacji – Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. Wyniki pomiarów ruchu rowerowego prowadzonych od 2007 r. zostały przekazane Pełnomocnikowi Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej. W oparciu o wyniki pomiarów ruchu Wydział Badań Ruchu opiniował również wnioski o wyznaczenie nowych przejść i azylu dla pieszych. W 2012 r. wykonano również pomiary długotrwałe na przejazdach kolejowych Chłopickiego i Olszynka Grochowska. Pozostałe przejazdy kolejowe posiadały aktualne dane o natężeniu ruchu.

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

Opis stanu faktycznego

W latach 2011-2013 (do czerwca) do ZDM wpłynęło 11 wniosków Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji<sup>13</sup> w sprawach dotyczących zmian w organizacji ruchu. Wnioski te dotyczyły m.in.: uzupełnienia oznakowania drogowego, montażu dodatkowych sygnalizatorów w sygnalizacji świetlnej, budowy azyli dla pieszych, zabudowy pól wyłączonych z ruchu umożliwiających lepszą widoczność na zjazdach, wprowadzenia ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych, budowy progów zwalniających, budowy barier energochłonnych stalowych i betonowych. Ponadto wnioski takie zgłaszane były na spotkaniach i naradach z udziałem przedstawicieli ZDM i WRD KSP. W okresie objętym kontrolą do ZDM wpłynęły dwa wystąpienia z WRD KSP dotyczące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu spowodowane sygnalizacją świetlną.

(dowód: akta kontroli str. 522-523)

Z informacji Naczelnika WRD KSP wynika, że ZDM rozpatrzył pozytywnie wszystkie zgłoszone wnioski. Reakcja na wnioski dotyczące sytuacji niebezpiecznych była natychmiastowa, natomiast w pozostałych sprawach realizowano je na bieżąco, z uwzględnieniem pory roku oraz posiadanych środków.

. (dowód: akta kontroli str. 524)

W przypadku wniosku WRD KSP o dokonanie sprawdzenia stanu technicznego urządzeń sterujących sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu ulic Puławska/Aleja Wilanowska/Aleja Niepodległości, oraz ustalenia co jest przyczyną częstych awarii technicznych i analizy możliwości zastosowania innych nowoczesnych, bardziej rozwiniętych technologicznie urządzeń sterujących, ZDM udzielił odpowiedzi po 30 dniach. Wystąpienie Policji wynikało z faktu zaistniałych w dniach 1 i 2 kwietnia 2013 r. w obszarze tego skrzyżowania dwóch wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Według ustaleń Policji, na miejscu drugiego zdarzenia sygnalizacja świetlna nie działała. W odpowiedzi ZDM potwierdził, że instalacja świetlna na tym skrzyżowaniu jest mocno wyeksploatowana i wymaga remontu, ale na jego przebudowę i wymianę wszystkich urządzeń sygnalizacyjnych na nowe niezbędne są znaczne środki finansowe. W związku z powyższym ZDM wystąpił do Urzędu m.st. Warszawy o przyznanie kwoty w wysokości 2 300 tys. zł z przeznaczeniem na remont tego skrzyżowania. Jednak z powodu braku dodatkowych środków budżetowych, Urząd odmówił przyznania ZDM pomocy finansowej.

(dowód: akta kontroli str. 526-532 )

W 2011 r. ZDM opracował 474 projekty stałej i czasowej organizacji ruchu, w 2012 r. – 342, a do 15 czerwca 2013 r. – 213 projektów. Wykonywane przez ZDM projekty stałej organizacji ruchu, jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Michała Trzecińskiego wykonywane były w oparciu o własne obserwacje i analizy oraz zgłoszenia od mieszkańców i instytucji. Proponowane zmiany uwzględniały elementy w organizacji ruchu, które dotyczyły bezpieczeństwa w ruchu drogowym i pieszym (np.: azyli dla pieszych, mini ronda, progi zwalniające). W latach 2011 – 2013 (do 30 czerwca) ZDM wykonał 65 projektów sygnalizacji świetlnej. Nowe inwestycje (budowa nowych ulic, centra handlowe, osiedla mieszkaniowe) posiadały badania i analizy ruchowe na podstawie których Inżynier Ruchu zatwierdzał projekty organizacji ruchu do wdrożenia przez zewnętrznych inwestorów. Po wdrożeniu tych projektów, ZDM przejmował odbiorami technicznymi nowe rozwiązania drogowe do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 523, 814-841)

---

<sup>13</sup> Dalej także WRD KSP.

Wykonawcy realizujący roboty drogowe wymagające zmiany organizacji ruchu byli zobowiązani do ich zgłoszenia Inżynierowi Ruchu i Policji. Zgłoszenie zmian rejestrowane było w systemie komputerowym prowadzonym przez Wydział Organizacji Ruchu. W przypadku konieczności komisyjnego wprowadzenia zmian wykonawca robót zawiadamiał pisemnie o terminie rozpoczęcia robót Inżyniera Ruchu, ZDM i Policję, określając termin i miejsce spotkania. Z wprowadzenia w terenie zmian w organizacji ruchu spisywany był protokół podpisany przez wszystkich członków komisji.

Rejestr ograniczeń ruchu kołowego prowadził Wydział Organizacji Ruchu ZDM. Rejestr ten zawierał datę zgłoszenia oraz dane dotyczące zgłaszającego i miejsca zmian w organizacji ruchu. W 2012 r. odnotowano w nim 616 zgłoszeń.

(dowód: akta kontroli str. 533 -572)

Naczelnik WRD KSP poinformował, że dane dotyczące zajęcia pasa drogowego bez wcześniejszego zawiadomienia objęte są zakresem statystyki prowadzonej na podstawie zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r.

(dowód: akta kontroli str. 573)

Na podstawie porozumień<sup>14</sup> Zakład Remontów i Konserwacji Dróg (ZRIKD) przejął do wykonania niezbędne czynności związane z utrzymaniem i konserwacją dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, znajdujących się w pasie dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Do porozumień na 2012 r. i 2013 r. dołączono między innymi wykazy: dla mostów, wiaduktów, estakad i kładek dla pieszych (302 obiekty); tuneli drogowych (24 obiekty); przejść podziemnych (38 obiektów). W porozumieniach tych określono, że maksymalny czas usunięcia uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym wynosi: na drogach krajowych 24 godz., a na drogach wojewódzkich i powiatowych – 48 godz. Natomiast dla uszkodzeń nie stwarzających bezpośredniego zagrożenia ruchu, czas ich usunięcia na drogach krajowych – 3 dni, wojewódzkich – 7 dni, a powiatowych – 14 dni. ZDM zawarł również z ZRIKD porozumienia na wykonywanie robót inwestycyjnych i remontowych.

Analiza losowo wybranych 33 dzienników objazdu dróg wykazała, że przyjęte terminy usuwania uszkodzeń były dotrzymywane. Dzienniki objazdów drogi prowadzone były zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji dróg.

(dowód: akta kontroli str. 574-600)

Analiza trzech<sup>15</sup> przypadków awaryjnego zajęcia pasa drogowego wykazała, że podmioty te zgłaszały awarie do Pogotowia Drogowego ZDM, a następnie przesyłały zgłoszenie do właściwego rejonu Wydziału Dróg ZDM. W zgłoszeniach tych określono: miejsce awarii, powierzchnię zajęcia poszczególnych elementów pasa drogowego, termin zajęcia pasa drogowego i wykonawcę robót. Zgłaszający awaryjne zajęcie pasa drogowego wnosili również o wydanie decyzji o naliczeniu opłaty z tego tytułu, składał oświadczenie o przejściu odpowiedzialności za prawidłowe zabezpieczenie i oznakowanie robót oraz zobowiązywał się do niezwłocznego zgłoszenia terminu zakończenia robót i protokolarnego przekazania terenu do właściwego rejonu Wydziału Dróg ZDM. W analizowanych przypadkach ZDM wydał decyzje, w których ustalił warunki zajęcia i warunki przywrócenia pasa drogowego do stanu poprzedniego oraz wysokość opłat za jego zajęcie. W dokumentacji tych spraw znajdowały się protokoły odbioru pasa drogowego wraz z załączonymi wynikami badań laboratoryjnych i atestami zastosowanych materiałów.

(dowód: akta kontroli str. 602-640)

<sup>14</sup> Porozumienia w sprawie określenia zasad utrzymania i konserwacji dróg i drogowych obiektów inżynierskich w pasie dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych ulic m.st. Warszawy zawarto pomiędzy ZDM, a ZRIKD w dniach 3 stycznia 2012 r. i 10 stycznia 2013 r.

<sup>15</sup> Dwa przypadki zajęcia pasa drogowego przez MPWiK i jeden przez Mazowiecką Spółkę Gazownictwa sp. z o.o.

Obowiązek zarządcy drogi w zakresie koordynacji robót w pasie drogowym, w imieniu Prezydent Warszawy, realizuje Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 643-647)

Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym realizując swoje zadania planuje kolejność wprowadzania poszczególnych zmian w organizacji ruchu w zakresie czasu i miejsca z wieloma jednostkami miejskimi oraz inwestorami robót. Tworzony jest harmonogram wprowadzania zmian a prace przy jego ustalaniu prowadzone są przy udziale m.in. ZDM, Inżyniera Ruchu, ZTM, Tramwajów Warszawskich, MZA, Policji oraz inwestorów i wykonawców robót. Natomiast ZDM prowadzi kontrole wprowadzonych czasowych organizacji ruchu tzn. zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu, jakością zastosowanych urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz znaków drogowych oraz sprawności wprowadzonych zmian w organizacji ruchu pod kątem jego bezpieczeństwa i przepustowości.

(dowód: akta kontroli str. 648-668)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie 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**

Opis stanu  
faktycznego

W latach 2011–2013 r. (do 30 czerwca) ZDM wydał łącznie 7 066 zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, w tym 2 242 dotyczących umieszczenia reklam<sup>16</sup> oraz 4 824 na prowadzenie remontów<sup>17</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 13-14)

Przed wydaniem zezwolenia na lokalizację reklamy ZDM analizował jej wpływ na widoczność oznakowania i innych elementów drogi. Do analizy wykorzystywano opracowania w tym zakresie<sup>18</sup> oraz wyniki badań natężenia ruchu. W oparciu o te analizy, w okresie objętym kontrolą, ZDM w 289 przypadkach wydał decyzję odmowną. Szczegółowa analiza trzech decyzji odmownych<sup>19</sup> wykazała, że przyczynami odmowy były: usytuowanie reklamy zbyt blisko krawędzi jezdni; na wysokości skrzyżowania, przejścia dla pieszych i świateł sygnalizacji świetlnej oraz wysokie natężenie ruchu i jej kształt przypominający znak drogowy.<sup>20</sup>

(dowód: akta kontroli str. 14-30)

Ogłędziny 10 reklam o największej powierzchni umieszczonych w pasie drogowym (przy skrzyżowaniach i na łukach drogi) oraz reklam na dwóch skrzyżowaniach na których w 2012 r. odnotowano największą liczbę kolizji<sup>21</sup> (Rondo Romana Dmowskiego oraz skrzyżowanie Al. Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego) wykazały, że w dziewięciu

<sup>16</sup> 976 w 2011 r., 956 w 2012 r. i 310 do 30 czerwca 2013 r.

<sup>17</sup> 2 042 w 2011 r., 2 032 w 2012 r. i 750 zezwoleń do 30 czerwca 2013 r.

<sup>18</sup> Biała Księga – Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów niebezpieczeństwa na drogach, opublikowana przez Komisję Europejską w 2001 r.; „Krajowy Program Bezpieczeństwa Drogowego 2005-2007-2013 Gambit 2005 przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r.”; „Opinia w sprawie zagrożeń dla kierujących pojazdami wynikających z umieszczenia reklam w pasach dróg m.st. Warszawy” opr. przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów – Pracownię Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wydana w grudniu 2006 r., zaktualizowana w grudniu 2008 r.

<sup>19</sup> Wnioski 3 podmiotów w sprawie wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia reklamy w następujących lokalizacjach w Warszawie: ul. Płochocińska rej. ul. Bruszewskiej, Al. Jana Pawła II rej. ul. Grzybowskiej, ul. Fieldorfa rej. ul. Nowaka.

<sup>20</sup> Według ww. „Opracowania zaleceń likwidacji reklam umieszczonych w pasie drogowym”, dłuższe niż 1 sekunda obserwowanie reklam może skończyć się zderzeniem pojazdu z przeszkodą.

<sup>21</sup> Stwierdzono na podstawie „Raportu o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie w 2012 roku” opracowanego w Wydziale Badań Ruchu Drogowego ZDM w marcu 2013 r.

przypadkach reklamy nie stanowiły utrudnienia dla użytkowników drogi i nie miały wpływu na widoczność znaków drogowych. W trzech miejscach<sup>22</sup> umieszczono 10 reklam bez zezwolenia ZDM (nie zasłaniały one znaków drogowych).

(dowód: akta kontroli str. 31-56)

W trakcie oględzin nie stwierdzono przypadków usytuowania, za zgodą ZDM, reklam mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stwierdzono natomiast, że poza pasem drogowym znajdują się reklamy stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym (wielkopowierzchniowe reklamy na budynkach, wyświetlacze LED z ruchomymi obrazami)<sup>23</sup>.

Dyrektor ZDM sporządził opinię dla Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, w której sprzeciwił się umieszczeniu ekranów diodowych w sąsiedztwie pasa drogowego (m.in. ww. wyświetlacza LED na budynku Cepelii przy Rondzie Dmowskiego), wnioskując, aby Biuro wydawało opinię negatywną w przypadkach umieszczenia takich reklam w sąsiedztwie pasa drogowego<sup>24</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 32, 57-59)

ZDM nie koordynował inwestycji i remontów w pasie drogowym. Prezydent Warszawy, jako zarządca dróg, w dniu 4 lutego 2010 r.<sup>25</sup> powierzył obowiązki koordynowania robót drogowych i infrastrukturalnych pełnomocnikowi do spraw koordynacji działań inwestycyjnych i remontowych.

(dowód: akta kontroli str. 79-83)

Zagadnienia dotyczące prawidłowej organizacji remontów oraz utrzymania i ochrony dróg, w tym elementów inżynierii ruchu były indywidualnie określone w zależności od charakteru zadania inwestycyjnego lub remontowego. ZDM po stwierdzeniu uszkodzenia infrastruktury i zabezpieczeniu awarii występował do gestorów sieci podziemnych o naprawę studzienek. Z analizy korespondencji prowadzonej w 2012 r. z podmiotami posiadającymi urządzenia w pasie drogowym wynika, że ZDM 220 razy występował do gestorów sieci telekomunikacyjnych, ciepłowniczych, energetycznych i wodno-kanalizacyjnych. O uszkodzeniach infrastruktury powiadamiano również miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego. W celu usuwania awarii sygnalizacji świetlnej Zarząd ustanowił maksymalny czas reakcji konserwatorów na 2 godziny od przyjęcia zgłoszenia.

(dowód: akta kontroli str. 129-138, 147-152)

W celu minimalizacji utrudnień na drogach podczas wykonywanych robót inwestycyjnych i remontowych, zgodnie z § 14 pkt 1 lit. d rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego<sup>26</sup>, ZDM nakładał na wykonawców obowiązki: opracowania projektu tymczasowej organizacji ruchu, likwidacji tymczasowego oznakowania po zakończeniu robót, zabezpieczenia placu budowy poprzez jego ogrodzenie. ZDM poza określeniem w umowie terminu realizacji zadania, nie nakładał na wykonawców obowiązków związanych ze skróceniem czasu trwania utrudnień na drodze (np. wielozmianowy tryb pracy). Tryb prowadzenia pracy w ciągu doby wykonawca określał w składanym do ZDM wniosku o zajęcie pasa drogowego

(dowód: akta kontroli str. 153-154, 158, 172, 181-184,)

<sup>22</sup> Stacje benzynowe przy ul.: Łopuszańskiej, Radzywińskiej i Sikorskiego.

<sup>23</sup> Przy ul. Radzywińskiej - 2 wyświetlacze, przy Rondzie Dmowskiego - 5 reklam wielkopowierzchniowych (umieszczonych na ścianach budynków) oraz jeden wyświetlacz elektroniczny LED.

<sup>24</sup> Pisma z 28 listopada 2008 r., 13 lipca 2009 r.

<sup>25</sup> Zarządzenie nr 4165/2010 Prezydenta Miasta stołecznego Warszawy z dnia 4 lutego 2010 r. w sprawie koordynacji działań inwestycyjnych i remontowych w pasie drogowym na obszarze m.st. Warszawy.

<sup>26</sup> Dz.U. Nr 202, poz. 2072 ze zm.

Analiza siedmiu umów z wykonawcami robót drogowych zleconych przez ZDM wykazała, że zawierały one finansowe zabezpieczenie należytego wykonania robót. W sześciu przypadkach umowy zawierały postanowienia dotyczące kary za zwłokę w rozpoczęciu lub zakończeniu robót (za każdy dzień opóźnienia). W jednym przypadku umowa zawierała sankcje w postaci wydłużania zwrotu kwot gwarancyjnych o okres zwłoki w oddaniu robót.

(dowód: akta kontroli str. 139-140)

Analiza dokumentacji 19 robót drogowych, w których wystąpiły opóźnienia wykazała, że winnym tego był wykonawca, w związku z czym ZDM każdorazowo nakładał kary za nieterminową realizację umowy. W latach 2011- 2013 (do 30 czerwca) ZDM naliczył łącznie kary umowne w wysokości 1 109,8 tys. zł, z czego 99% z tytułu zwłoki w wykonaniu robót.

(dowód: akta kontroli str. 95-96)

Ogłędziny 11 robót drogowych wykazały, że były one prowadzone w terminie wydanego przez ZDM zezwolenia na zajęcie pasa oraz w okresie zatwierdzonego projektu tymczasowej organizacji ruchu. W dwóch przypadkach wyznaczono objazdy lub zmianę ścieżki ruchu pieszego. Wykonawcy realizowali roboty stosownie do trybu określonego w zezwoleniu na zajęcie pasa<sup>27</sup>. W 10 przypadkach umieszczono oznakowanie wskazane w zatwierdzonym projekcie tymczasowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 97-127)

Ustalone  
nieprawidłowości

O nienależytym sprawowaniu nadzoru w zakresie zamieszczania w pasie drogowym reklam oraz przestrzegania przez wykonawców warunków zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym potwierdzają przeprowadzone przez NIK oględziny:

1) 10 reklam umieszczonych w pasie drogowym wykazały, że w trzech miejscach zostały one usytuowane bez zezwolenia ZDM. Obowiązek uzyskania takiego zezwolenia wynika z art. 40 ust. 1 i 2 pkt 3 ustawy o drogach. W trakcie oględzin przedstawiciel ZDM wykonał telefon do właścicieli reklam, którzy zamieścili je bez stosownego zezwolenia.

(dowód: akta kontroli str. 31-56)

2) robót drogowych na ul. Vogla wykazały, że wykonawca nie zabezpieczył rejonu budowy skrzyżowania i nie oznakował wykopów oraz krawężników remontowanego odcinka chodnika w pasie drogowym, co było niezgodne z art. 42 ust. 2 pkt 3 ustawy Prawo budowlane.

(dowód: akta kontroli str. 112-127)

W piśmie<sup>28</sup> z 22 lipca 2013 r. wykonawca robót realizowanych na zlecenie ZDM wyjaśnił, że w dniu oględzin usunięto zagrożenia z ciągu pieszego oraz uzupełniono braki w nawierzchni chodnika. Ponadto na czas robót na części chodnika zamknięto ruch pieszych oraz tymczasowe przejście.

(dowód: akta kontroli str. 128)

3) robót drogowych prowadzonych przy ul. Wóycickiego przez gestora infrastruktury technicznej wykazały, że oznakowanie miejsca robót było niezgodne z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu, a mianowicie brakowało znaków A-12b i A-14, zamiast nich na sztycy z istniejącym stałym oznakowaniem umieszczono jeden znak B-33, informujący o ograniczeniu prędkości do 40 km/godz., którego z kolei nie było w zatwierdzonym projekcie.

(dowód: akta kontroli str. 97)

<sup>27</sup> W 2 przypadkach prace były na 1 zmianę, w 2 przypadkach na 2 zmiany, w jednym przypadku w godzinach nocnych, w 5 przypadkach stosowano zmianę przedłużoną.

<sup>28</sup> Pismo kierownika budowy Strabag sp. z o.o. do ZDM z dnia 22 lipca 2013 r. nak 03.07.VOG/2013.

W ocenie NIK, nienależyte zabezpieczenie miejsc wykonywania robót drogowych ma istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego jak również osób je wykonujących.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w zbadanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

Na podstawie porozumień<sup>29</sup>, ZRiKD zobowiązał się między innymi do codziennego objazdu dróg krajowych i drogowych obiektów inżynierskich, a co 2 dni objazdu dróg wojewódzkich i powiatowych oraz dokonywaniu odpowiednich zapisów w dziennikach z ich objazdu. Szczegółowo określony został zakres czynności kontrolnych dróg, a także innych urządzeń zlokalizowanych w pasie drogowym ulic, pod względem prawidłowości stanu technicznego oraz zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. Powierzone zadania ZRiKD wykonywał zgodnie z porozumieniem. Analiza 32 losowo wybranych sprawozdań z objazdów dróg wykazała, że odnotowywano w nich stwierdzone uszkodzenia oraz podjęto działania w celu ich usunięcia. Również dzienniki objazdów dróg poszczególnych kategorii prowadzone były zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji dróg. Zapisy zawarte w tych dziennikach (w rubryce data wykonania zalecenia) wskazują, że zauważone usterki, braki i uszkodzenia usuwane były niezwłocznie. Wykonywane naprawy dotyczyły najczęściej remontów cząstkowych jezdni, remontów chodnika, regulacji tarczy znaków oraz pionowej sztycy. Podczas prowadzonych oględzin dróg zarządzanych przez ZDM nie stwierdzono konieczności ustawiania znaków ostrzegawczych związanych ze złym stanem technicznym ulic.

(dowód: akta kontroli str.574-600, 669-701)

ZDM przeprowadził w 2011 r., zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo budowlane, kontrole okresowe wszystkich zarządzanych dróg i ich oznakowania oraz obiektów inżynierskich. W protokołach z kontroli oceniane były stany: jezdni, chodników i ścieżek rowerowych, poboczy, skarp i nasypów, odwodnienie drogi oraz oznakowanie poziome. Oceniana była również realizacja zadań pokontrolnych w zakresie problematyki technicznej i w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Nie stwierdzono negatywnych opinii dotyczących stanu realizacji zaleceń.

(dowód: akta kontroli str. 702-733 )

Zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane 100% dróg zarządzanych przez ZDM zostało w 2012 r. poddanych pięcioletniemu przeglądowi. Ich przeglądu dokonało konsorcjum firm, którego liderem był Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Przegląd ten obejmował ocenę stanu eksploatacyjnego dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych będących w administracji ZDM połączoną z przeglądem okresowym dróg i fotorejestracją jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 744-755 )

Oględziny przeprowadzone przez NIK pięciu skrzyżowań i 10 odcinków dróg w Warszawie<sup>30</sup> wykazały nieprawidłowości na każdym z nich, natomiast oznakowanie

<sup>29</sup> Patrz przypis nr 14

<sup>30</sup> Dotyczy skrzyżowań: Rondo Radosława, Bazyliańska/Wysockiego, Rembielińska/Kondratowicza, Cyrulików Chruściela, Kasprowicza/Nocznickiego. Ulic: Wybrzeże Gdańskie ( odc. Krasińskiego – Most Śl. Dąbrowski, Czerniakowska ( odc. Tr. Siekierkowska – Tr. Łazienkowska, E. Plater ( odc. Świętokrzyska – Al. Jerozolimskie, Al. Wilanowska ( odc. Sikorskiego – Sobieskiego, Al. Ujazdowskie ( odc. Bagatela – Pl. Trzech Krzyży), Deotymy ( odc. Górczewska – Obozowa ), Poleczki ( odc. Puławska – Wirażowa ), Trasa Łazienkowska ( odc. Żwirki i Wigury – Al. Stanów Zjednoczonych ), Al. Jerozolimskie ( odc. Pl. Zawiszy – Most Poniatowskiego ), Al. Solidarności ( odc. Pl. Bankowy – Sierakowskiego )

skrzyżowań nie dezinformowało kierowców. Usytuowanie znaków drogowych spełniało warunki techniczne określone w rozporządzeniu 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<sup>31</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 756-792 )

Ustalone  
nieprawidłowości

1. Z oględzin pięciu skrzyżowań i 10 odcinków dróg w Warszawie wynika, że:

- na trzech skrzyżowaniach i trzech ulicach znaki drogowe, sygnalizacja świetlna i urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie odpowiadały projektom organizacji ruchu. Dotyczyło to głównie zatartego lub niewidocznego oznakowania poziomego, braku segmentowego wygrozdzenia ramowego, braku 4 znaków ( C-5, B-9, B-9, syrenka), oraz braku łańcuchów na słupkach w rejonie szkoły,
- w jednym<sup>32</sup> przypadku zmiana w organizacji wyjazdu ze stacji paliw powodowała niespójność oznakowania pionowego z geometrią zjazdu,
- na ośmiu odcinkach dróg były nieczytelne znaki poziome, pochylone lub zniszczone (w wyniku wandalizmu) słupki sygnalizacji świetlnej, nieprawidłowa wysokość umocowania znaków,
- na jednym<sup>33</sup> skrzyżowaniu trzy znaki (D-2, A-21, A-7) stały pośrodku 1,5 metrowego chodnika, co w znaczny sposób utrudniało przejście dla niepełnosprawnych,
- w rejonie ul. Kapucińskiej sztyca dwóch znaków drogowych znajdowała się pośrodku chodnika, utrudniając przejście niepełnosprawnym. Na całym odcinku Al. Jerozolimskie od Pl. Zawiszy do Mostu Poniatowskiego liczba znaków pionowych ograniczała możliwość kierowców do interpretacji ich treści,
- na czterech<sup>34</sup> odcinkach dróg lokalizacja znaków, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w pasie drogowym nie odpowiadała warunkom określonych w zatwierdzonej organizacji ruchu. Wynikało to zarówno z błędów technicznych (zbyt wąski azyl dla pieszych), jak również niewłaściwej realizacji projektu organizacji ruchu,
- na trzech skrzyżowaniach<sup>35</sup> widoczność ograniczały drzewa,
- rzędy drzew w skrajni drogi (wlot na ul. Kondratowicza i ul. Wysockiego do Trasy Toruńskiej) zasłaniały znaki i sygnalizatory,
- na skrzyżowaniu Rondo Radosława reklama (walec) usytuowana była na środku chodnika, a na skrzyżowaniu Bazyliańska/Wysockiego reklamy w jego obrębie tworzyły tło dla znaków,
- na siedmiu ulicach rosnące drzewa (ich korony i pojedyncze gałęzie) w 12 przypadkach znajdowały się w skrajni drogi, przez co zasłaniały lub ograniczały widoczność znaków<sup>36</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 756-789 )

W trakcie kontroli ZDM zlecił usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu pionowym i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Michała Trzcińskiego wynika, że oznakowanie poziome wytarte i nieczytelne będzie odnowione przy corocznym odnawianiu oznakowania poziomego na zlecenie Wydziału Dróg ZDM do 31 października 2013 r.

<sup>31</sup> Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. – dalej także rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla znaków.

<sup>32</sup> Stacja ORLEN przy trasie Łazienkowskiej.

<sup>33</sup> Skrzyżowanie Kasprowicza/Nocznickiego.

<sup>34</sup> Al. Solidarności odcinek drogi Sierakowskiego-Pl. Bankowy; Deotymy na odcinku Obozowa-Górczewska; Poleczki na odcinku Puławska-Wirażowa; Al. Jerozolimskie na odcinku Pl. Zawiszy-Most Poniatowskiego.

<sup>35</sup> Na skrzyżowaniu: Cyrulików/Chruściela, Rembielińska/Kondartowicza, Kasprowicza/Nocznickiego.

<sup>36</sup> Dotyczyło to Al. Jerozolimskich na odcinku Pl. Trzech Krzyży – Bagatela, gdzie zadrzewienie ograniczało widoczność na całym odcinku, oraz skrzyżowania ul. Czerniakowskiej z ul. Bartycką, na którym sygnalizator stał w krzakach.

Natomiast w kwestii zasłoniętych znaków przez gałęzie drzew ZDM wysłało pismo do Zarządu Oczyszczania Miasta z prośbą o ich usunięcie.

Stwierdzone nieprawidłowości wskazują, że Zakład Remontów i Konserwacji Dróg niewłaściwie wykonuje zleczone mu zadania, za co odpowiedzialność ponosi ZDM jako zarządca dróg. Znaczna część stwierdzonych nieprawidłowości możliwa była do zidentyfikowania przy wykorzystaniu w tym celu systemu monitoringu miasta.

(dowód: akta kontroli str. 794-804 )

2. Z oględzin 10 odcinków dróg, na sześciu z nich nie było barier energochłonnych lub były one niewłaściwie usytuowane, nie było również zabezpieczeń przed możliwością parkowania, pomimo podwyższonej prędkości (trasa Łazienkowska).

(dowód: akta kontroli str. 757-764)

3. Około 30% sygnalizatorów świetlnych nie zostało zastąpionych sygnalizatorami spełniającymi warunki określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków, co było niezgodne z §2 ust. 4 tego rozporządzenia.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Michała Trzecińskiego wynika, że nie wszystkie skrzyżowania są dostosowane do wymogów określonych w wyżej wymienionym rozporządzeniu, bowiem w większości przypadków konieczne jest stworzenie dokumentacji remontowej i zarezerwowanie środków na ich realizację<sup>37</sup>.

(dowód: akta kontroli str.805-807)

W ocenie NIK, oznakowanie miejsc robót drogowych w sposób niezgodny z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, ograniczenia widoczności znaków poziomych i pionowych oraz nienależyte utrzymywanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, jak również niedostosowanie sygnalizatorów do wymogów określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych dla znaków, mają istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w zbadanym obszarze.

Ocena cząstkowa

## 5. Realizacja wniosków pokontrolnych

Po kontroli nr P/08/171 przeprowadzonej w 2008 r. dotyczącej koordynacji robót w zakresie przebudowy, modernizacji, remontu dróg i towarzyszącej infrastruktury na terenie wybranych aglomeracji miejskich, NIK sformułowała 6 wniosków, z których 2 dotyczące planowania i koordynacji robót drogowych realizują komórki organizacyjne Urzędu m.st. Warszawy. Wdrożone zostały narzędzia informatyczne umożliwiające gromadzenie, przetwarzanie i bieżący dostęp do informacji o drogach, które są dostępne dla właściwych komórek organizacyjnych ZDM. Wszystkie zarządzane przez ZDM drogi publiczne posiadały ważne roczne i pięcioletnie przeglądy stanu technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 808)

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

<sup>37</sup> W latach 2004 – 2012 zostało wykonanych 37 remontów sygnalizacji świetlnej na terenie m.st. Warszawy i dodatkowo 37 skrzyżowań zostało zmodernizowanych w ramach budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem.

## 6. Funkcjonowanie systemów kontroli

W okresie objętym kontrolą obowiązywały zarządzenia Dyrektora ZDM w sprawie wprowadzenia Polityki zarządzania ryzykiem<sup>38</sup> oraz w sprawie przeprowadzania kontroli zarządczej i zewnętrznej<sup>39</sup>. W tym drugim zarządzeniu wskazano, że w ramach kontroli zarządczej w ZDM występują trzy formy kontroli tj., kontrola funkcjonalna, instytucjonalna i samokontrola. Szczegółowo zostały przedstawione zasady, organizacja i tryb przeprowadzania kontroli funkcjonalnej i instytucjonalnej.

(dowód: akta kontroli str. 436-452 )

Kontrole wewnętrzne przeprowadzane były na podstawie planów kontroli zatwierdzanych przez Dyrektora ZDM. W latach 2011-2013 kontrolą objęto wszystkie komórki organizacyjne podległe Dyrektorowi ZDM i jego zastępcom. Tematem kontroli była ocena systemu kontroli zarządczej w szczególności pod kątem weryfikacji jego efektywności i sprawności, w tym zarządzanie ryzykiem. Z każdej kontroli sporządzany był protokół zawierający m.in. wyniki kontroli w zakresie zarządzania ryzykiem, rekomendacje i sposób ich realizacji. W protokołach tych opisane zostały również działania podjęte w celu eliminacji ryzyka oraz efekty tych działań.

(dowód: akta kontroli str. 453-458 469-478, 482-489, 504-508 )

W ZDM nie zostało utworzone stanowisko audytora wewnętrznego. Zadania w tym zakresie wykonuje Biuro Audytu Wewnętrznego Urzędu m.st. Warszawy. ZDM każdorazowo informował Dyrektora Biura Audytu Wewnętrznego Urzędu m.st. Warszawy o stanie realizacji zaleceń poaudytowych. Zagadnienia związane z organizacją i nadzorem nad ruchem drogowym ujmowane były w ramach kontroli wewnętrznych prowadzonych w poszczególnych komórkach ZDM, a wnioski wynikające z tych kontroli dotyczyły kwestii organizacyjnych. Kontrolą wewnętrzną nie obejmowano realizacji zadań związanych z pełnieniem funkcji zarządu dróg publicznych.

(dowód: akta kontroli str. 511-521)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie zarządzania drogami publicznymi opisane w pkt. 3 i 4 wskazują na konieczność zintensyfikowania nadzoru nad działalnością wydziałów odpowiedzialnych za realizację zadań w tych obszarach.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

- 1) zapewnienie odpowiedniej widoczności oznakowania pionowego i poziomego zarządzanych dróg,
- 2) egzekwowanie od wykonawców robót drogowych spełniania warunków określonych w decyzji o zajęciu pasa drogowego,
- 3) niezwłoczne dostosowanie sygnalizacji świetlnej do wymogów określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych dla znaków,
- 4) podjęcie stosownych działań wobec podmiotów, które bez zezwolenia zamieściły reklamy w pasie drogowym,
- 5) uwzględnienie w kontrolach wewnętrznych zagadnień związanych bezpośrednio z wypełnianiem funkcji zarządu dróg.

<sup>38</sup> Nr 864 z dnia 22 czerwca 2011 r.

<sup>39</sup> Nr 909 z dnia 3 kwietnia 2012 r.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Dyrektora ZDM, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK przysługuje Pani Dyrektor 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 Dyrektor 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 10 października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie

Za zespół kontrolny  
Paweł Krawczak  
doradca ekonomiczny

Wicedyrektor  
Andrzej Panasiuk

.....  
*podpis*