



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura we Wrocławiu

LWR-4101-15-04/2013

P/13/078

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst ujednolicony, uwzględniający zmiany wprowadzone uchwałą Zespołu Orzekającego Komisji
Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 8 listopada 2013 r.

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

Kontrolerzy

1. Mirosław Perłowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86990 z dnia 3 lipca 2013 r.
2. Marian Karbarz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87016 z dnia sierpnia 2013 r.
(dowód: akta kontroli str. 1-4, upoważnienia do kontroli)

Jednostka
kontrolowana

Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1/8, 50-141 Wrocław (dalej: Urząd)

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Rafał Dutkiewicz – Prezydent Wrocławia od 19 listopada 2002 r. i nadal.
(dowód: akta kontroli str. 5, notatka służbowa)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Urzędu w zakresie organizacji i nadzoru nad ruchem drogowym w latach 2011-2013 (I półrocze).

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Formułując ocenę pozytywną, Najwyższa Izba Kontroli uwzględniła w szczególności: **[1]** właściwe przygotowanie organizacyjne Urzędu do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym oraz wypełnianie funkcji zarządcy drogi, poprzez jej powierzenie jednostce organizacyjnej Gminy Wrocław; **[2]** dokonywanie analizy istniejącej organizacji ruchu pod kątem jego bezpieczeństwa i efektywności, wykorzystywanej dla usprawnienia ruchu na drogach; **[3]** przeprowadzanie bieżącej kontroli wprowadzania zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów.

Stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości polegały na: **[1]** niewpisywaniu do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, a w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu na niewpisywaniu przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu; **[2]** niespełnieniu przez część analizowanych projektów organizacji ruchu wymogów przewidzianych w obowiązującym stanie prawnym, gdyż w 1 projekcie brak było planu orientacyjnego (z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy), w opisach technicznych 3 projektów pominięto charakterystykę ruchu na drodze, w 6 projektach braku było podpisu projektanta, w 1 projekcie nie uwzględniono nazwiska projektanta, a w 4 projektach nie wskazano terminu wprowadzenia organizacji ruchu.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie Urzędu do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu zadania związane z zarządzaniem ruchem drogowym Prezydent Wrocławia powierzył Departamentowi Infrastruktury i Gospodarki (dalej: DIG), w ramach którego zadania z tego zakresu realizował Wydział Inżynierii Miejskiej (dalej: WIM).

(dowód: akta kontroli str. 6-10 - Regulamin Organizacyjny Urzędu - wyciąg)

Z kolei zadania organu zarządzającego ruchem drogowym określone zostały w Regulaminie Organizacyjnym DIG, gdzie przypisano je funkcjonującemu w ramach WIM Działowi Zarządzania Ruchem (dalej: DZR). Zgodnie z postanowieniami tego Regulaminu, DZR realizował zadania dotyczące m.in.: [1] zarządzania ruchem drogowym, a zwłaszcza: rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu oraz rozpatrywania wniosków w sprawie zmian w organizacji ruchu, opracowywania lub zlecania opracowania projektów organizacji ruchu uwzględniających wnioski z przeprowadzanych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu i przekazywania zatwierdzonych projektów do realizacji, prowadzenia kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną dokumentacją, współpracy w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei oraz Policją; [2] współpracy z zarządcą dróg w zakresie uregulowań prawnych i własnościowych dróg w mieście; [3] ustalania planów z zakresu przygotowania dokumentacji odnośnie inżynierii ruchu, prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów; [4] określania kierunków rozwoju budowy sygnalizacji świetlnej i systemu sterowania ruchem drogowym, monitorowania pracy sygnalizacji świetlnej, określania działań związanych z poprawą przepustowości skrzyżowań, wskazywania wąskich gardeł i określania możliwości ich eliminacji.

(dowód: akta kontroli str. 11-17 - Regulamin Organizacyjny Departamentu Infrastruktury i Gospodarki - wyciąg)

Podział zadań z zakresu zarządzania ruchem między poszczególnymi stanowiskami uwzględniony został natomiast w „kartach opisu stanowiska pracy”, określających m.in.: cel stanowiska, wymagane kompetencje, obszar działania i zakres czynności, zakres zastępstwa i pełnomocnictw. Zakresy obowiązków pracowników DZR obejmowały wszystkie czynności składające się na zadania będące przedmiotem niniejszej kontroli. Prezydent Wrocławia udzielił stosownych pełnomocnictw pracownikom WIM realizującym zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 18-58 - Karty Opisu Stanowiska Pracy dla stanowisk związanych z zadaniami z zakresu zarządzania ruchem; str. 59-82 - zakresy czynności pracowników DZR (wybranych stanowisk); str.101-102 - wykaz pełnomocnictw i upoważnień Prezydenta Wrocławia dla pracowników WIM realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem)

W okresie objętym kontrolą liczba pracowników WIM realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym zwiększyła się z 15 osób na koniec 2011 r. do 18 osób na koniec 2012 r. i na dzień 30 czerwca 2013 r.

Pracownicy DZR zajmujący się opracowywaniem projektów organizacji ruchu, ocenianiem prawidłowości sporządzenia projektów przedstawionych do zatwierdzenia, dokonywaniem analiz istniejącej organizacji ruchu, opiniowaniem projektów przedkładanych przez inne organy zarządzające ruchem drogowym, przeprowadzaniem kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu, a także kontrolą prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, legitymowali się wykształceniem

wyższym (12 pracowników), bądź średnim (5 pracowników). Pracownicy z wykształceniem wyższym ukończyli studia techniczne na kierunkach: inżynieria lądowa (4 osoby), budownictwo, inżynieria środowiska, gospodarka przestrzenna, architektura, organizacja produkcji, budownictwo rolne, elektrotechnika oraz elektrotechnika przemysłowa i komunalna.

(dowód: akta kontroli str. 103 - zestawienie liczby pracowników WIM realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym; str. 104-111 - tabela: kwalifikacje osób wykonujących zadania z zakresu zarządzania ruchem; str. 112-124 - wyjaśnienia pracowników DZR).

[...]², Kierownik DZR podała, iż (cyt.) „*przepisy szczegółowe związane z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych nie nakładają konieczności posiadania przy realizacji tych działań wykształcenia specjalistycznego, pracownicy którzy ukończyli Wydział Budownictwa Politechniki uzyskali wykształcenie również z zakresu inżynierii ruchu. Podobnie pracownicy, którzy ukończyli Technikum Drogowe. Dodatkowo dwóch pracowników posiada uprawnienia projektowe z zakresu projektowania dróg i mostów, (...) dwóch pracowników ukończyło Wydział Architektury Politechniki ze specjalizacją architektura i urbanistyka oraz planowanie przestrzenne, co jest pomocne w opiniowaniu rozbudowy układów komunikacyjnych, (...) dwóch pracowników ukończyło Wydział Elektroniki (...) zajmują się zagadnieniami z sygnalizacją świetlną, kolejne cztery osoby posiadają wykształcenie wyższe techniczne, co zapewnia umiejętność pracy przy projektach technicznych*”.

(dowód: akta kontroli str. 127 - wyjaśnienia Kierownika DZR)

W latach 2011-2013 (I półrocze) pracownicy DZR zatwierdzili łącznie:

- 1.220 projektów stałej organizacji ruchu (z 1.262 złożonych do rozpatrzenia), z czego: 442 w 2011 r., 509 w 2012 r. i 269 w I półroczu 2013 r.,
- 5.559 projektów czasowej organizacji ruchu (z 5.594 złożonych do rozpatrzenia), z czego: 2.381 w 2011 r., 2.142 w 2012 r. i 1.036 w I półroczu 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 126 – zestawienie liczby rozpatrywanych projektów organizacji ruchu w poszczególnych latach)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2013 r. zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym pracownicy DZR realizowali dla w sumie 1.724 dróg o łącznej długości 1.042 km. Były to 3 drogi krajowe o długości 60 km, 15 dróg wojewódzkich o długości 71 km, 13 dróg powiatowych o długości 48 km oraz 1.693 drogi gminne o długości 863 km.

(dowód: akta kontroli str. 87, 125 - pismo Dyrektora WIM, zestawienie danych liczbowych na temat dróg, dla których organ realizuje zadania z zakresu zarządzania ruchem)

Według pracowników DZR realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym, mieli oni zapewnione warunki niezbędne do rzetelnej i terminowej realizacji nałożonych zadań, w tym odnośnie rozpatrywania projektów organizacji ruchu oraz obowiązkowej kontroli dróg w co najmniej 6-miesięcznych cyklach, a także po wprowadzeniu każdej stałej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 112-124 - wyjaśnienia pracowników DZR)

Urząd dysponował kompletem zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w odniesieniu do dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Natomiast w przypadku dróg gminnych projektami organizacji ruchu drogowego objętych było 771 km, tj. 89,4% ich ogólnej długości. [...]³, Dyrektor WIM podał, że (cyt.) „*na terenie Wrocławia występuje ponad 156 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej*

² Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

³ Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

(...) na których, zgodnie z obowiązującymi przepisami, znaki pionowe stosuje się w ograniczonym zakresie (...), a na 92 km brak jest konieczności stosowania znaków pionowych, stąd brak też uzasadnienia dla posiadania projektów organizacji ruchu”.

(dowód: akta kontroli str. 128 - zestawienie: drogi objęte projektami organizacji ruchu docelowego; str. 132-137 - wyjaśnienia Dyrektora WIM z 16.07.2013 r.)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w zakresie dotyczącym jego przygotowania do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym.

2. Przygotowanie Urzędu do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi

Opis stanu
faktycznego

Urząd nie wykonywał zadań zarządu drogi, które powierzono Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta (dalej: ZDiUM), jednostce organizacyjnej Gminy Wrocław. Według statutu ZDiUM przedmiot jego działania określony został jako zarządzanie drogami publicznymi i przekazanymi drogami wewnętrznymi, a także miejscami wyznaczonymi do parkowania pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania. Szczegółowe zadania ZDiUM obejmowały m.in.: opracowywanie dokumentacji projektowej, pełnienie funkcji inwestora, prowadzenie nadzoru inwestorskiego w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg, koordynowanie robót w pasie drogowym, prowadzenie ewidencji dróg i obiektów mostowych, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg, wprowadzanie ograniczeń lub zamykania dróg, oznakowanie nazwami ulic i drogowych obiektów inżynierskich, realizację zadań zarządu drogi w zakresie inżynierii ruchu drogowego. Nadzór nad funkcjonowaniem ZDiUM sprawował dyrektor DIG.

(dowód: akta kontroli str. 173-178 - uchwała Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie nadania statutu ZDiUM i sam statut; str. 86-90 - informacja Dyrektora WIM z 10.07.2013 r.)

Wydatki Urzędu na bezpieczeństwo (inżynierię ruchu) wyniosły 14.040 tys. zł w 2012 r. i 3.920 tys. zł według stanu na 30 czerwca 2013 r., co stanowiło odpowiednio 15,3% i 8,5% środków przeznaczonych na bieżące utrzymanie dróg. Urząd nie dysponował natomiast danymi dotyczącymi udziału środków poniesionych na bezpieczeństwo (inżynierię ruchu) w ramach środków wydatkowanych na remonty, oraz budowę i przebudowę dróg.

(dowód: akta kontroli str. 129 - Tabela – środki finansowe przeznaczone na drogi, w tym inżynierię ruchu)

[...] ⁴, Zastępca Dyrektora WIM wskazała, że (cyt.) „nie jest możliwe oszacowanie wielkości środków przeznaczanych na inżynierię ruchu w kategoriach remonty oraz budowa i przebudowa dróg. Wynika to z faktu, że wiele zadań z tego zakresu obejmuje w różnym stopniu działania z zakresu inżynierii ruchu, a koszty tych działań nie są wyodrębnione w ramach poszczególnych zadań, (...) wszystkie realizowane w ramach remontów oraz budowy i przebudowy dróg zadania wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu z uwagi na korzystne zmiany geometrii drogi, budowę nowych chodników, azyli dla pieszych, naprawę lub wymianę nawierzchni, zainstalowanie oświetlenia, (...) na etapie przygotowania dokumentacji przy opiniowaniu i uzgadnianiu projektów przebudowy lub budowy drogi kładziony jest największy nacisk na zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg”.

(dowód: akta kontroli str. 217 - wyjaśnienia zastępcy dyrektora WIM)

⁴ Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

Urząd posiadał uregulowania wewnętrzne w zakresie dotyczącym kontroli zarządczej, które wprowadzone zostały zarządzeniem Prezydenta Wrocławia nr 161/11 z dnia 4 stycznia 2011 r. i zmienione zarządzeniem Prezydenta Wrocławia nr 852/11 z dnia 31 marca 2011 r. W badanym okresie kontrola zarządcza prowadzona była w ramach WIM zgodnie z procedurą ustaloną w ww. zarządzeniach i obejmowała wszystkie zadania z zakresu badanego w ramach niniejszej kontroli, realizowane przez ten Wydział, w tym przez DZR.

(dowód: akta kontroli str. 179-202 - zarządzenia Prezydenta Wrocławia w sprawie organizacji i zasad funkcjonowania kontroli zarządczej w Urzędzie; str. 138-168 - dokumentacja dotyczące kontroli zarządczej w WIM za lata 2011-2012)

Komórki kontroli wewnętrznej Urzędu, tj. Wydział Kontroli (dalej: WK) i Zespół ds. Audytu nie przewidziały w swoich planach pracy na lata 2011-2013 przeprowadzenia kontroli realizacji zadań związanych z przedmiotem niniejszej kontroli NIK i kontrole z tego zakresu, w okresie objętym kontrolą NIK, nie były przez w/w komórki Urzędu prowadzone.

(dowód: akta kontroli str. 170 - wyjaśnienie Audytora Urzędu; str. 172 - wyjaśnienie Zastępcy Dyrektora WK)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu dotyczącą jego przygotowania do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi.

3. Wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

Ewidencja zatwierdzonych organizacji ruchu, zarówno stałych, jak i tymczasowych prowadzona była przez WIM w formie elektronicznej. Wpisów do tej ewidencji dokonywano nie w chronologicznej kolejności zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego, ale – jak podał Dyrektor WIM – w kolejności przekazywania tych projektów do wpisu do ewidencji przez pracowników, którzy je weryfikowali i przygotowywali do zatwierdzenia. Wpisy w przedmiotowej ewidencji obejmowały: numer zatwierdzonego projektu, nazwę ulicy, nazwę jednostki składającej projekt, wskazanie charakteru organizacji ruchu (stała lub czasowa), datę zatwierdzenia projektu i termin w którym winna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu. W ewidencji uwzględniono także rubryki dotyczące rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (dla czasowych zmian organizacji ruchu).

(dowód: akta kontroli str. 88, 99-100, 218-222, 228 - informacja Dyrektora WIM z 10.07.2013 r., wyjaśnienia Dyrektora WIM z 19.07.2013 r., zestawienie zbadanych zatwierdzonych organizacji ruchu w Urzędzie Miejskim Wrocławia, ewidencje w wersji elektronicznej zatwierdzonych organizacji ruchu oraz korespondencji wpływającej, w tym wniosków o zmianę organizacji ruchu)

Analiza wpisów w ewidencji dla 40 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego (składających się na wytypowaną do badań kontrolnych próbę) wykazała, że w jednym przypadku błędnie zapisano datę zatwierdzenia projektu, tj. 23 zamiast 22 kwietnia 2013 r. Błąd ten, mający charakter omyłki pisarskiej, został skorygowany w trakcie niniejszej kontroli. We wszystkich 40 analizowanych przypadkach wpisów do ewidencji nie obejmowały one rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (dla czasowych zmian organizacji ruchu). W pozostałym zakresie wpisy do ewidencji były zgodne z wymogami § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz

wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵ (dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach).

Analiza dokumentacji 40 wytypowanych do badań kontrolnych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego wykazała, że:

- projekty te obejmowały plan sytuacyjny w skali 1:500, program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi (w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną), zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji (w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementów mające wpływ na ruch drogowy), przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu (w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze);
- za wyjątkiem projektu nr 815/2012 zawierały one plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000 (z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczył), tj. element wymieniony w § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach;
- opisy techniczne spełniały kryteria określone w § 5 ust. 1 pkt 5 ww. rozporządzenia, za wyjątkiem trzech projektów (nr 820/2012, nr 828/2012 i nr 829/2012), które nie zawierały charakterystyki ruchu na drodze;
- na sześciu zatwierdzonych projektach (nr nr 823-828/2012) brak było podpisu projektanta a w projekcie nr 824/2012 również brak nazwiska projektanta, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach (braki te zostały uzupełnione jeszcze w trakcie trwania kontroli);
- w przypadku czterech zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego (nr 823/2012, nr 824/2012, nr 828/2012 i nr 829/2012) nie wskazano terminu wprowadzenia organizacji ruchu, co było sprzeczne z wymogiem § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach i zostało uzupełnione w trakcie kontroli NIK.

(dowód: akta kontroli str. 218-221, 223-227 - zestawienie zbadanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, pismo do Dyrektora WIM z 2.09.13 r., pismo do Dyrektora WIM z 2.09.13 r., wyjaśnienia Dyrektora WIM z 4.09.13 r.)

W badanym okresie w Urzędzie odrzucono w sumie 27 projektów organizacji ruchu drogowego, z czego 9 w 2011 r., 15 w 2012 r. i 3 w I półroczu 2013 r. Projekty te były odrzucane w związku ze stwierdzeniem, że projektowana organizacja ruchu: zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, jest niezgodna z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest nieefektywna, jest niezgodna z założeniami polityki transportowej⁶ lub potrzebami społeczności lokalnej.

(dowód: akta kontroli str. 88, 126, 222, 230-232, 247-256 - informacja Dyrektora WIM z 10.07.2013 r., zestawienie liczby rozpatrywanych projektów, pisma WIM w sprawie odrzucenia projektów stałej organizacji ruchu, uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia)

Z 40 poddanych analizie kontrolnej projektów organizacji ruchu drogowego, 9 (22,5%) rozpatrywanych było na posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w skład której wchodził przedstawiciel m.in. WIM, Policji, Straży Miejskiej, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, ZDiUM. Rozpatrzenie tych projektów nie zostało poprzedzone opinią biegłego, niemniej – jak wynikało z dokumentacji dotyczącej tych projektów – nie było takiej potrzeby.

(dowód: akta kontroli str. 218-221 - zestawienie zbadanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu)

⁵ Dz. U. Nr 177, poz. 1729.

⁶ Polityka transportowa Wrocławia została przyjęta uchwałą nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r.

W badanym okresie w Urzędzie nie były składane do zatwierdzenia uproszczone projekty organizacji ruchu drogowego, o których mowa w § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

Komenda Miejska Policji we Wrocławiu nie otrzymywała zawiadomień o planowanym rozpoczęciu prac realizowanych na podstawie uproszczonych projektów organizacji ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 83-93 - pismo do Dyrektora DIG, informacja Dyrektora WIM, pismo do Komendanta Miejskiego Policji we Wrocławiu, informacja Zastępcy Komendanta Miejskiego Policji we Wrocławiu)

Analizę przyczyn wprowadzania tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu w związku z awarią urządzeń zlokalizowanych w pasie drogowym lub w jego pobliżu prowadził ZDiUM, który w drodze decyzji administracyjnej określał warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego. W ramach przygotowania takiej decyzji ZDiUM sprawdzał zasadność wprowadzenia zajęcia pasa drogowego i tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu w trybie awarii. W sytuacji powstania (w związku z awarią) istotnych ograniczeń w ruchu, Urząd na podstawie wpływających informacji nawiązywał bezpośredni kontakt z jednostką usuwającą awarię i ustalał sposób jak najszybszego usunięcia lub zminimalizowania ograniczeń w ruchu, w tym wyznaczał termin pierwotnej organizacji ruchu, przyjmując przedstawioną tymczasową organizację ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 84, 88, 95-100 - pismo do Dyrektora DIG, informacja Dyrektora WIM, przykładowa korespondencja z ustaleniami ograniczeń w ruchu związanych z awarią, pismo do I Zastępcy Dyrektora DIG, informacja I Zastępcy Dyrektora DIG)

W Urzędzie prowadzono analizę funkcjonującej organizacji ruchu drogowego w zakresie jego bezpieczeństwa i efektywności. Realizowano ją poprzez analizy statystyk wypadków, dokonywanie pomiarów ruchu, własne obserwacje w terenie, wizje w terenie przy udziale Policji, zarządu drogi, straży miejskiej, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, rad i zarządów osiedli, a także zasięgając opinii ww. instytucji i podmiotów oraz z pomocą wykonywanej dokumentacji fotograficznej i zasięganie opinii ww. instytucji. Przykładowo, takie analizy miały zastosowanie w:

- projekcie oznakowania ul. Kwiatkowskiego,
- projektach azyli na przejściu dla pieszych przez ul. Opolską przy skrzyżowaniu z ul. Rybnicką i przez ul. Spółdzielczą przy skrzyżowaniu z ul. Jackowskiego,
- projekcie zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Katowickiej/Opolskiej oraz Opolskiej/Świątnickiej/Tarnogórskiej wraz z sygnalizacją świetlną,
- projekcie budowy sygnalizacji świetlnej wraz z korektą organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Obornickiej/Bezpiecznej,
- projekcie korekty sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Zaporoskiej/Gajowickiej.

W żadnym przypadku nie stwierdzono, aby przyczyną wypadku była niewłaściwa organizacja ruchu lub zły stan urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na okoliczność zmian przepisów dotyczących ruchu drogowego, wprowadzano stosowne zmiany w organizacji ruchu w terminach określonych w tych przepisach.

(dowód: akta kontroli str. 84,88, 130-131, 135, 204-209, 233-246, 257-258 - pisma do Dyrektora DIG, informacje Dyrektora WIM, przykładowa dokumentacja zatwierdzania projektów organizacji ruchu z wykorzystaniem analiz, analiza ruchu dla rozbudowy zakładów 3M przy ul. Kowalskiej, wyjaśnienia Kierownika DZR)

Prowadzona przez WIM (w wersji elektronicznej) ewidencja wpływających pism obejmowała m.in. wnioski dotyczące organizacji ruchu drogowego. Były one rozpatrywane (analizowane) przez pracowników DZR. Na wnioski te każdorazowo udzielano odpowiedzi stronie zainteresowanej.

W okresie objętym kontrolą do DZR wpłynęło i zostało rozpatrzonych w sumie 12.297 wniosków w sprawach dotyczących organizacji ruchu drogowego, z czego 5.083 wniosków w 2011 r., 4.898 wniosków w 2012 r. i 2.316 wniosków w I półroczu 2013 r. Wnioski pochodziły z zarządu drogi, Policji, Straży Miejskiej, rad osiedli

i innych jednostek organizacyjnych zainteresowanych organizacją ruchu drogowego. W latach 2011-2013 (I półrocze) Komenda Miejska Policji we Wrocławiu przekazała 280 wniosków dotyczących organizacji ruchu, oznakowania i innych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

WIM współpracował z Policją także w zakresie pozyskiwania danych o przyczynach wypadków, a uzyskane dane wykorzystywane były w ramach analiz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uwzględniano w nich także wnioski wpływające od osób i jednostek zainteresowanych organizacją ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 92-93 - informacja Z-cy Komendanta Miejskiego Policji we Wrocławiu, str. 228-229 - wersja elektroniczna ewidencji wpływających pism zawierająca wnioski o zmianę organizacji ruchu, zestawienie wniosków o zmianę organizacji ruchu rozpatrywane przez DZR)

Do zadań Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powołanej przez Prezydenta Wrocławia, należało analizowanie różnorodnych zagadnień z zakresu inżynierii ruchu drogowego i funkcjonowania układu komunikacyjnego miasta w aspekcie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. [...]7, Dyrektor WIM wskazał, że (cyt.) *„najczęstszą formą przekazywania, analizowania i załatwiania wniosków są posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, (...) wiedzę o statystyce zdarzeń drogowych przekazuje Policja, w tym informacje o ważniejszych wypadkach drogowych do jakich doszło na terenie Wrocławia. Urząd samodzielnie na podstawie w/w danych analizuje miejsca ich szczególnej koncentracji pod kątem możliwych ulepszeń z zakresu organizacji ruchu”*.

(dowód: akta kontroli str. 86-90 - wyjaśnienia Dyrektora WIM z 10.07.2013 r.)

W okresie objętym kontrolą DZR przygotował 613 projektów organizacji ruchu drogowego, wykonanych w związku z analizą napływających wniosków w sprawie organizacji ruchu, z czego 189 w 2011 r., 248 w 2012 r. i 176 w I półroczu 2013 r. Spostrzeżenia wynikające z przeprowadzanych analiz były wykorzystywane, w ramach prac własnych organu zarządzającego ruchem, do opracowywania korekt organizacji ruchu, które dotyczyły, między innymi, zmian organizacji ruchu na skrzyżowaniach, wprowadzania korekt sygnalizacji świetlnej, wykonywania azyli na przejściach dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 86-90, 204-209, 229 - informacja dyrektora WIM z 10.07.13 r., przykładowa dokumentacja dot. organizacji ruchu z uwzględnieniem wniosków z przeprowadzanych analiz, zestawienie wniosków o zmianę organizacji ruchu rozpatrywane przez DZR)

Jedyną, przebiegającą przez miasto Wrocław, drogą na której ruchem nie zarządzał Urząd była Autostradowa Obwodnica Wrocławia (dalej: AOW). Dotycząca m.in. tej drogi współpraca Urzędu z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych Oddział we Wrocławiu (dalej: GDDiK) przebiegała w zgodzie z postanowieniami rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. GDDKiA opiniowała projekty Urzędu dotyczące AOW, natomiast Urząd (DZR) opiniował projekty organizacji ruchu wnoszone przez GDDiK odnośnie styku dróg zarządzanych przez tę instytucję z drogami miejskimi.

(dowód: akta kontroli str. 97-100 - informacja dyrektora WIM z 19.07.2013 r.)

Przetarg na wdrożenie we Wrocławiu Inteligentnego Systemu Transportu (dalej: ITS) przeprowadzono w trybie dialogu konkurencyjnego poprzez porównanie rozwiązań proponowanych przez poszczególne firmy w celu dokonania wyboru najbardziej optymalnego rozwiązania. [...]8, Dyrektor WIM wskazał, że (cyt.): *„Na podstawie przedstawionych rozwiązań opracowany został opis przedmiotu zamówienia, specyfikacja uwzględniała zapewnienie otwartości systemu*

7 Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

8 Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

i zastosowanie rozwiązań optymalizujących zarówno koszty wdrażania systemu jak i koszty jego przyszłej eksploatacji”.

W będącym w toku realizacji przez Urząd projekcie ITS założono możliwość rozszerzenia jego zakresu terytorialnego oraz wprowadzenia dodatkowych elementów, takich jak tablice zmiennej treści i inne systemy informacji dla użytkowników ruchu (np. tablice o wolnych miejscach parkingowych). Projekt ten przewiduje m.in. wybudowanie Centrum Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym i objęcie tym systemem 158 skrzyżowań. Urząd założył, że ITS będzie miał charakter systemu otwartego i łatwość potencjalnej integracji z innymi systemami. Przyjęte w systemie ITS kryteria otwartości odnoszą się do dostępności interfejsów do komunikacji i wymiany danych, stosowania otwartych standardów odnośnie protokołów komunikacyjnych, otwartości architektury systemu i łatwości definiowania nowych usług, dostępności do specyfikacji dotyczącej budowy systemu i interfejsów, możliwości samodzielnej rozbudowy tego systemu przez zamawiającego.

(dowód: akta kontroli str. 86-90 - informacja dyrektora WIM z 10.07.2013 r.)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w zakresie wykonywania zadań dotyczących zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego stwierdzono następujące nieprawidłowości:

[1] W ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu niewypełniane były rubryki dotyczące rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (dla czasowych zmian organizacji ruchu), co było to sprzeczne z postanowieniami § 9 ust. 2 pkt 7 i 8 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

W związku z powyższym [...] ⁹, Dyrektor WIM stwierdził, że (cyt.) „Zarząd Drogi prowadzi ewidencję wydanych decyzji na zajęcie pasa drogowego, która zawiera datę wprowadzenia (tymczasowych – przyp. kontrolera) zmian w organizacji ruchu na czas realizacji zadania oraz dokładną datę przywrócenia stałej organizacji ruchu. Z tego powodu uznaliśmy, że wprowadzenie do naszej ewidencji danych z dokładnością np. do roku w sytuacji posiadania przez zarząd drogi danych z dokładnością do jednego dnia jest niezasadne i może generować błędy interpretacyjne. W kwestii braku w ewidencji rzeczywistych terminów wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (dla stałych organizacji ruchu) informuję, że powyższe wynika z faktu braku pełnej informacji w tej kwestii pochodzącej od wykonawców (jest to jedyne możliwe źródło tej informacji). (...) Niestety brak jest narzędzi prawnych pozwalających na egzekwowanie tego obowiązku od wykonawcy. (...) Z naszego punktu widzenia fragmentarycznie wypełniona ewidencja zatwierdzeń stałych organizacji ruchu generować będzie błędy interpretacyjne i statystyczne”.

Wprawdzie – jak wynika z powyższych wyjaśnień Dyrektora WIM – niewprowadzane do ewidencji dane były w posiadaniu ZDiUM, to jednak – w ocenie NIK – przepis § 9 ust. 2 pkt 7 i 8 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach jednoznacznie wskazuje na konieczność umieszczania przedmiotowych informacji w prowadzonej przez organ zarządzający ruchem ewidencji projektów organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 88, 97-100, 218-222, 228 - informacja Dyrektora WIM z 10.07.2013 r., wyjaśnienia Dyrektora WIM z 19.07.2013 r., zestawienie zbadanych zatwierdzonych organizacji ruchu w Urzędzie Miejskim Wrocławia, ewidencje w wersji elektronicznej zatwierdzonych organizacji ruchu oraz korespondencji wpływającej, w tym wniosków o zmianę organizacji ruchu)

⁹ Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

Analiza dokumentacji 40 wytypowanych do badań kontrolnych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego wykazała, że:

- na sześciu zatwierdzonych projektach (nr nr 823-828/2012) brak było podpisu projektanta a w projekcie nr 824/2012 również brak nazwiska projektanta, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach (braki te zostały uzupełnione jeszcze w trakcie trwania kontroli);
- w przypadku czterech zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego (nr 823/2012, nr 824/2012, nr 828/2012 i nr 829/2012) nie wskazano terminu wprowadzenia organizacji ruchu, co było sprzeczne z wymogiem § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach i zostało uzupełnione w trakcie kontroli NIK.

[2] W związku z analizą dokumentacji 40 zatwierdzonych w badanym okresie projektów organizacji ruchu stwierdzono:

- w przypadku 1 projektu brak planu orientacyjnego w skali od 1:10.000 do 1:25.000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy, tj. elementu wymaganego w § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia;
- w przypadku 3 projektów brak w opisie technicznym charakterystyki ruchu na drodze, przewidzianej w § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach;
- w przypadku 6 projektów brak podpisu projektanta, a w przypadku 1 projektu brak nazwiska projektanta, tj. elementów wymaganych w myśl § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach;
- w przypadku 4 projektów brak wskazania terminu wprowadzenia organizacji ruchu, tj. wymogu wynikającego z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

W związku z powyższymi okolicznościami [...] ¹⁰, Dyrektor WIM stwierdził w odniesieniu do braku:

- planu orientacyjnego m.in., że (cyt.): „*Uznano brak orientacji za nieistotne uchybienie nie mogące skutkować odesłaniem projektu*”;
- charakterystyki ruchu na drodze w opisie technicznym, że (cyt.): „*Z uwagi na projektowanie korekty lokalizacji jednego znaku drogowego lub projektowanie uzupełniającego oznakowania istniejącego przejścia dla pieszych uznano brak opisu ruchu na drodze za nieistotne uchybienie nie mogące skutkować odesłaniem projektu*”.

W przypadku pozostałych ww. braku Dyrektor WIM doprowadził do ich wyeliminowania w trakcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 224, 226, 259-261 - pisma do Dyrektora WIM z 2.09.13 r. i 5.09.13 r., wyjaśnienia Dyrektora WIM z 4.09.13 r. i 6.09.13 r.)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami (wskazanymi powyżej) działalność Urzędu dotyczącą zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego.

4. Prawidłowość współdziałania z zarządcami dróg

Opis stanu faktycznego

Urząd otrzymywał informacje o planowanych terminach wprowadzenia zatwierdzonych organizacji ruchu. W odniesieniu do 40 zbadanych projektów organizacji ruchu informacje takie wpłynęły w 26 przypadkach, natomiast:

- w 7 przypadkach nie wprowadzono organizacji ruchu z uwagi na fakt, iż do dnia zakończenia kontroli nie upłynął termin wprowadzenia organizacji ruchu,

¹⁰ Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

- w 1 przypadku projekt organizacji ruchu wprowadzony został bez zawiadomienia Urzędu (wykonanie zadań technicznych sprawdzono podczas wizji w terenie),
- w 6 przypadkach zatwierdzenia projektów organizacji ruchu straciły ważność.

W badanym okresie Urząd przekazywał do ZDiUM (zarządu drogi) kopie wszystkich zatwierdzeń projektów organizacji ruchu, stąd miał on wiedzę o ewentualnej utracie ich ważności. Urząd monitorował na bieżąco terminowość wprowadzania projektów organizacji ruchu oraz wykonanie zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów, co stwierdzono na przykładzie 40 zbadanych projektów.

(dowód: akta kontroli str. 218-221, 225, 263-270 - zestawienie zbadanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, wyjaśnienia Dyrektora WIM, Pismo do Z-cy Dyrektora WIM z 9.09.2013 r., wyjaśnienia Z-cy Dyrektora WIM z 9.09.2013 r. i 10.09.2013 r., przykładowa dokumentacja z kontroli wprowadzenia projektów organizacji ruchu)

W badanym okresie Urząd prowadził okresowe kontrole na drodze w zakresie funkcjonowania i utrzymania znaków i urządzeń drogowych, realizowane oparciu o § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach¹¹. Tryb realizacji tych kontroli ustalany był w ramach ustnych poleceń kierownika DZR. Urząd dysponował dokumentacją ośmiu, przeprowadzonych w roku 2012, kontroli okresowych znaków i urządzeń na drogach, na którą składały się notatki obejmujące: datę kontroli, jej opis, stwierdzone nieprawidłowości (przekrzywione i obrócone słupki ze znakami drogowymi, zużyte oznakowanie poziome, niewłaściwa kolejność znaków, zbyt duża liczba znaków na 1 słupku, znaki umieszczone za nisko, zasłonięte znaki, uszkodzony słupek ze znakiem), zalecenia do zarządcy drogi oraz fotografie. Informacja zwrotna ZDiUM o usunięciu stwierdzonych nieprawidłowości przekazywana była za pośrednictwem Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Realizacja sformułowanych zaleceń potwierdzana była w toku kolejnych przeglądów znaków i urządzeń na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 84,89-90, 131-135, 210, 211 - pisma do Dyrektora DIG, informacje Dyrektora WIM, zestawienie udokumentowanych kontroli okresowych znaków i urządzeń na drogach prowadzonych w 2012 r.)

[...] ¹², Dyrektor WIM stwierdził, że Urząd prowadził kontrole okresowe na wszystkich drogach publicznych Wrocławia za wyjątkiem AOW, przy czym protokołowane były wyłącznie stwierdzone uchybienia i nieprawidłowości. Według Dyrektora WIM, jeśli ulice z danego osiedla nie pojawiły się w raporcie, należy to odczytywać jako brak stwierdzonych nieprawidłowości, gdyż w czasie kontroli okresowych, przeprowadzanych raz na 6 miesięcy, stwierdza się wyłącznie sporadyczne i niewielkie niedociągnięcia, co wynika z rozbudowanego systemu ciągłej kontroli stanu organizacji ruchu na terenie Wrocławia oraz przyjmowanych uwag mieszkańców i instytucji. Ponadto Dyrektor WIM wskazał, że Urząd kontrolował wykonanie przez zarząd drogi obowiązku terminowej wymiany wszystkich znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach bieżących wizji w terenie oraz przeprowadzanych co najmniej raz na sześć miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nieprawidłowości stwierdzone podczas wizji w terenie przekazywane były do zarządu drogi drogą telefoniczną, e-mailową oraz na posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Urząd każdorazowo otrzymywał informację z zarządu drogi o realizacji wymiany wszystkich ww. urządzeń w określonym przepisami terminie.

(dowód: akta kontroli str. 90, 212-214, 259-262 - informacja Dyrektora WIM, wyciąg z protokołu posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pismo do Dyrektora WIM, wyjaśnienia Dyrektora WIM, wyjaśnienia kierownika Działu Zarządzania Ruchem)

¹¹ W Urzędzie nie było wewnętrznych regulacji w tym zakresie.

¹² Tajemnica ustawowo chroniona. Wyłączono dane osobowe na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

Do Urzędu wpływały wnioski ze ZDiUM, Policji, Straży Miejskiej i innych instytucji. Platformą przekazywania, analizowania i załatwiania tych wniosków były posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Takich posiedzeń odbyło się 49 w 2011 r., 48 w 2012 r. i 24 w I półroczu 2013 r. W ich trakcie rozpatrzono w sumie 643 wnioski ww. instytucji. Na posiedzeniach tych prezentowano również zagadnienia problemowe, wymagające szczegółowego rozpoznania., a Policja omawiała ważniejsze wypadki drogowe, co m.in. było podstawą analiz dokonywanych pod kątem możliwych ulepszeń w zakresie organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 85, 90, 131, 136-137, 215 - pisma do Dyrektora WIM, informacje Dyrektora WIM, sprawozdanie z posiedzenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu dotyczącą jego współdziałania z zarządami (zarządcami) dróg.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹³, wnosi o:

1. Odnotowywanie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (dla czasowych zmian organizacji ruchu), zgodnie z § 9 ust. 2 pkt 7 i 8 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.
2. Przyjmowanie do zatwierdzenia wyłącznie kompletnych projektów organizacji ruchu, tj. spełniających wszystkie wymagania wskazane w § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.
3. Wskazywanie w zatwierdzanych projektach organizacji ruchu terminów wprowadzenia organizacji ruchu, zgodnie z wymogiem § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania
wniosków

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

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK prosi się 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.

¹³ Dz. U. z 2012 r., poz. 82.

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.

Wrocław, dnia 26 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
z up. Ziemowit Florkowski
Wicedyrektor

.....
Podpis