



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Poznaniu

LPO-4101-25-01/2011
P/11/170

Poznań, 18 stycznia 2012 r.

Pan
Ryszard Grobelny
Prezydent Poznania

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu skontrolowała Urząd Miasta Poznania (zwany dalej „Urzędem”), w zakresie realizacji przez Miasto Poznań wybranych inwestycji w zakresie budowy oraz modernizacji dróg, w latach 2008-2011.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 22 grudnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezydentowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób planowania, przygotowania i przeprowadzania przez Miasto Poznań przedsięwzięć inwestycyjnych dotyczących budowy lub modernizacji dróg, pomimo stwierdzonych uchybień.

Podstawę sformułowania powyższej oceny ogólnej stanowiły następujące ustalenia.

1. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób zorganizowania przez Miasto Poznań realizacji zadań dotyczących inwestycji drogowych. W badanym okresie Urząd nie realizował bezpośrednio zadań inwestycyjnych dotyczących modernizacji lub budowy dróg publicznych. Zadania te wykonywała powołana do tego celu samorządowa jednostka organizacyjna, nie posiadająca osobowości prawnej, pod nazwą Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu (ZDM). Do jej zakresu działania należało m.in. opracowywanie projektów planów finansowych, pełnienie funkcji inwestora, koordynacja robót w pasie drogowym, przeprowadzanie okresowych kontroli dróg a także wykonywanie obowiązków zarządcy drogi, określonych przepisami art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹.

Organizację i podział zadań pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi Urzędu, określoną w regulaminie organizacyjnym Urzędu oraz uchwałach Rady Miasta Poznania i zarządzeniach Prezydenta dotyczących Wieloletniego Programu Inwestycyjnego i Wieloletniej Prognozy Finansowej, NIK ocenia pozytywnie. NIK nie wnosi również uwag do przyjętych rozwiązań, w zakresie sprawowanego nadzoru nad działalnością ZDM.

Czynności nadzorcze Urzędu nad ZDM polegały na wykonywaniu kontroli, weryfikowaniu zapisów sprawozdań z rzeczywistym stanem prac oraz sprawdzaniu zapotrzebowań i rozliczeń finansowych. Realizowane były one przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu (WGKiM), którego zadania określono zarówno w regulaminie organizacyjnym Urzędu jak i regulaminie tego Wydziału. Monitorowanie przebiegu realizacji zadań inwestycyjnych przez WGKiM polegało głównie na analizie przedkładanych sprawozdań (m.in. z realizacji wydatków majątkowych, niewygasających oraz z działalności), pozwalających na okresową ocenę stanu przebiegu prac przygotowawczych i realizacji prac budowlanych i kierowaniu pisemnych i ustnych uwag do ZDM. Ponadto monitorowanie zadań drogowych, realizowanych przez ZDM, następowało w ramach procesu

¹ tj. Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115, ze zm.

„Koordynacja działań w zakresie polityki transportowej”, zapisanego w księdze procesów systemu zarządzania, zgodnego z normą ISO PNEN ISO 9001:2009.

Wydział ten nie przeprowadzał natomiast bezpośrednich kontroli budowanych dróg i obiektów gdyż, jak wynika z wyjaśnień Dyrektora WGKiM, nie ma do tego odpowiednich służb.

Miasto posiadało szczegółowe uregulowania dotyczące opracowywania Wieloletnich Programów Inwestycyjnych (WPI) i Wieloletnich Prognoz Finansowych (WPF), w postaci stosownych uchwał Rady Miasta Poznania i zarządzeń Prezydenta. Zgodnie z tymi uregulowaniami w badanym okresie funkcjonowała Komisja Koordynacyjna WPI (trzynastoosobowa) a od września 2010 r. powołano Komitet Sterujący (dziesięcioosobowy), do zadań których należało m.in.: przyjęcie i ocena wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w WPI/WPF, zebranych przez Wydział Rozwoju Miasta, przegląd przedłożonych propozycji do WPI oraz ustalenie kryteriów wyboru zadań rekomendowanych, ustalenie rozwiązań wariantowych a także okresowy przegląd raportów z monitoringu, przygotowanych przez Wydział Budżetu i Analiz oraz WGKiM.

W procedurze WPI (wprowadzonej zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania Nr 28/2007/K z dnia 26 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia trybu prac nad aktualizacją WPI), ujęto m.in. zapisy dotyczące: założeń kierunków inwestowania, zgodności z Strategią Rozwoju Miasta Poznania, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, rodzajów zadań, kategorii zadań, wnioskodawców, zakresu podmiotowego i przedmiotowego, dziedzin programowania.

NIK ocenia pozytywnie objęcie zadań inwestycyjnych dotyczących budowy i modernizacji dróg publicznych sześcioma kontrolami wewnętrznymi (przez WGKiM oraz Biuro Audytu i Kontroli Wewnętrznej) oraz trzema audytami wewnętrznymi.

Problematyka budowy i modernizacji dróg była także przedmiotem 12 kontroli zewnętrznych (w tym NIK), m.in. w zakresie wykorzystania środków unijnych oraz z budżetu państwa, zamówień publicznych i przygotowań Polski do organizacji Finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™. Istotnych nieprawidłowości nie stwierdzono a zgłaszane wnioski były realizowane, co NIK ocenia pozytywnie.

2. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie z uchybieniami ocenia finansowanie przez Miasto Poznań wydatków na realizację inwestycji drogowych.

Pozytywnie ocenić należy wzrost wydatków na te inwestycje w badanym okresie, w porównaniu do lat 2004-2007, który wyniósł aż 39,3%. W latach 2008-2011 na zadania dotyczące budowy i modernizacji dróg zaplanowano wydatki w kwotach wynoszących odpowiednio: 448.411 tys. zł, 271.684 tys. zł, 334.828 tys. zł i 310.301 tys. zł.

Budową lub modernizacją dróg w badanym okresie objęto 34,17 km, spośród 1.039 km dróg publicznych zarządzanych przez Miasto Poznań (tj. 3,3%). Łącznie, w badanym okresie zmodernizowano 33,04 km dróg (powiatowych: 4,43 km, gminnych: 21,70 km, krajowych: 6,51 km, wojewódzkich: 0,40 km). Dla porównania łączna długość dróg wybudowanych lub zmodernizowanych w latach 2004-2007 wyniosła 18,22 km, w tym: powiatowych: 3,21 km, gminnych: 13,58 km, krajowych: 1,43 km.

Większa kwota zaplanowanych wydatków w 2008 r. w porównaniu z latami poprzednimi (2004-2007) wynikała głównie z realizacji ważnych i dużych inwestycji drogowych takich jak: „Przebudowa ul. Głogowskiej w Poznaniu od autostrady A2 do węzła Górczyn etap II - od Strumienia Junikowskiego do ul. Rawickiej”, „Przebudowa ul. Głogowskiej w Poznaniu od autostrady A2 do węzła Górczyn etap I - od autostrady A2 do Strumienia Junikowskiego” oraz „Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11 w Poznaniu”. Natomiast niższe kwoty planowanych wydatków na lata 2009-2011 spowodowane były obniżeniem wzrostu gospodarczego i stawek w podatku dochodowym od osób fizycznych, co w efekcie przełożyło się na spowolnienie wzrostu dochodów bieżących Miasta Poznania.

Stosunkowo niskie było natomiast wykonanie planów wydatków na finansowanie inwestycji drogowych, które w latach 2008-2010 wynosiło od 75% do 78,8%. Głównymi przyczynami tego stanu rzeczy były: wykonanie mniejszym nakładem finansowym zaplanowanego zakresu rzeczowego części inwestycji ale również opóźnienia wynikające z braku porozumienia z właścicielami gruntów, które miały zostać wykupione, złożoność procesu inwestycyjnego, przedłużające się procedury udzielania zamówień publicznych i opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych.

Poniesione w latach 2008-2011 (I półrocze) wydatki na budowę i modernizację dróg w kwocie 868.716 tys. zł sfinansowane zostały głównie ze środków własnych w kwocie 763.376 tys. zł (87,9%). Środki unijne przeznaczone na ten cel wyniosły 83.008 tys. zł (9,5%), środki z budżetu państwa przeznaczone na ten cel wyniosły 19.023 tys. zł (2,2%) natomiast środki Gminy Dopiewo i Powiatu Poznańskiego - 3.309 tys. zł (0,4%).

Głównymi źródłami środków własnych na finansowanie inwestycji związanych z budową i modernizacją dróg były kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (530.000 tys. zł) oraz dochody własne Miasta (233.376 tys. zł). Ponadto, Miasto Poznań finansowało deficyt budżetu jednostki samorządu terytorialnego kredytami długoterminowymi pozyskiwanymi na rynku krajowym (85.000 tys. zł) a także środkami z emisji obligacji (300.000 tys. zł). Koszty obsługi tych kredytów w badanym okresie (w kwocie 82.817 tys. zł) miały istotny wpływ na wielkość wydatków planowanych na inwestycje drogowe po roku 2008.

NIK pozytywnie ocenia działania Miasta zmierzające do pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji drogowych. Na 15 złożonych w badanym okresie wniosków o dofinansowanie z funduszy UE, osiem rozpatrzonych zostało pozytywnie (na łączną kwotę 315,8 mln zł) zaś jeden oczekuje na rozstrzygnięcie. Pozostałe wnioski uzyskały pozytywną ocenę formalną i merytoryczną, z czego dwa znalazły się na liście rezerwowej. Także spośród dziesięciu wniosków o dofinansowanie z budżetu państwa, pięć rozpatrzonych zostało pozytywnie a postępowania w sprawie udzielenia dofinansowania zakończone zostały uzyskaniem kwoty 19,0 mln zł. Pozostałe wnioski uzyskały pozytywną ocenę, jednak z uwagi na ilość przyznanych punktów znalazły się poza listą projektów przewidzianych do dofinansowania.

3. Pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób konstruowania, monitorowania i realizacji przez Miasto Poznań w latach 2008-2011 planów wydatków na realizację wieloletnich zadań inwestycyjnych dotyczących budowy i modernizacji dróg publicznych.

3.1. Podejmowane przez Radę Miasta Poznania uchwały budżetowe (w treści zgodne z WPI) spełniały wymogi *art. 166, art. 184 ust.1 pkt. 2b i 5 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych*². Natomiast uchwalane przez Radę Miasta Poznania WPF zawierały elementy określone w *art. 226 ust.3 i 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*³.

W zakresie konstruowania WPI - opracowywanych do 2010 r. oraz WPF - począwszy od roku 2011, wnioski o ujęcie zadań dotyczących budowy lub modernizacji dróg sporządzane przez ZDM wpływały do WGKiM gdzie były sprawdzane oraz hierarchizowane (ustalenie priorytetów realizacyjnych) i przekazywane do Wydziału Rozwoju Miasta, który przygotowywał je pod rozstrzygnięcia Komisji Koordynacyjnej Wieloletniego Programu Inwestycyjnego (od 13 września 2010 r. do rozpatrzenia przez Komitet Sterujący).

Badania kontrolne 16 wniosków o ujęcie zadań inwestycyjnych w WPI/WPF wykazały, że ich rozpatrywanie następowało zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi oraz z obowiązującymi zasadami współdziałania. Począwszy od dnia 3 lipca 2007 r. obowiązywała uchwała Rady Miasta Poznania w sprawie zasad i procedur aktualizowania WPI Miasta Poznania, w której ujęto zasady ustalania i terminy przewidziane na poszczególne etapy prac. Szczegółowe procedury trybu prac nad aktualizacją WPI określało zarządzenie Prezydenta z dnia 26 lipca 2007 r., w którym określono m.in. zasady opisu, hierarchizacji wnioskowanych projektów i zadań inwestycyjnych oraz schemat procesu decyzyjnego a także powołano skład Komisji Koordynacyjnej WPI (a od dnia 13 września 2010 r. powołano Komitet Sterujący odpowiedzialny za integrację procesu zarządzania strategicznego i wieloletniego planowania budżetowego, do którego zadań należało m.in. opracowywanie i rekomendowanie Prezydentowi projektów WPF, monitoring i bieżąca ewaluacja realizowanych przedsięwzięć i projektów).

Wszystkie zadania współfinansowane z funduszy unijnych podlegały obligatoryjnej analizie efektywności ekonomicznej. Firmy wykonujące na zlecenie inwestora opracowania, obliczały parametry ekonomiczno-finansowe przedsięwzięcia, z uwzględnieniem różnych wariantów realizacji (przyznanie środków na konkretne zadania warunkowane było bowiem przedstawieniem wskaźników produktu i rezultatu). Brak obligatoryjnego obowiązku sporządzania takich analiz dla inwestycji finansowanych ze środków własnych Miasta Poznania powodował, że w odniesieniu do tego rodzaju inwestycji ich nie sporządzano. Jak wynika z wyjaśnień Dyrektora WGKiM, przyczyną takiej sytuacji był fakt, że wnioskodawcy nie są zobligowani do sporządzenia analizy efektywności ekonomicznej takich inwestycji (brak ustawowego obowiązku) a ich wykonanie wiąże się z poniesieniem przez Miasto Poznań określonych nakładów finansowych.

Spośród badanych 16 wniosków o ujęcie zadań w WPI/WPF na lata 2008-2011, na czas kontroli do realizacji przyjęto ostatecznie 11 inwestycji, z czego cztery zostały zakończone. O nie ujęciu pozostałych pięciu zadań w WPI/WPF decydował brak środków finansowych (w jednym przypadku, także niski priorytet zadania), w tym brak dofinansowania ze środków unijnych i z budżetu państwa, na które złożono stosowne wnioski. NIK nie

² Dz. U. nr 249, poz. 2104, ze zm.

³ Dz. U. nr 157, poz. 1240, ze zm.

wnosi uwag do sposobu rozpatrzenia tych wniosków. Ich rozpatrywanie następowało zgodnie z obowiązującą procedurą, z uwzględnieniem ustalonych kryteriów.

3.2. Stwierdzone przez NIK uchybienia dotyczą naruszenia kryterium rzetelności postępowania przy konstruowaniu WPI na 2009 r. w zakresie inwestycji drogowej „Przebudowa ul Głogowskiej w Poznaniu, od autostrady A2 do węzła Górczyn - etap II - od Strumienia Junikowskiego do ul. Rawickiej”. Badania kontrolne wykazały, że w załączniku nr 1 do uchwały Rady Miasta Poznania nr XLIV/559/V/2008 z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie zmiany uchwały Rady Miasta Poznania w sprawie WPI na lata 2008-2012 wprowadzono zmiany m.in. dotyczące tego zadania (zwiększony zakres rzeczowy) z całkowitym kosztem 83.641,2 tys. zł (w tym: 83.341,2 tys. zł w 2008 r. i 300,00 tys. zł w 2009 r.). W podsumowaniu całkowitego kosztu zadania pominięto (w wyniku błędów) nakłady planowane do poniesienia do końca 2007 r. w kwocie 23.805,1 tys. zł.

Z kolei w uchwale Rady Miasta Poznania nr XLVII/618/V/2009 z dnia 13 stycznia 2009 r. w sprawie WPI na lata 2009-2013, zadanie to w ogóle nie zostało ujęte (z powodu przeoczenia i błędów przy opracowywaniu tego WPI, jak wynika z wyjaśnień zastępcy Dyrektora Wydziału Rozwoju Miasta) pomimo, że było ono w trakcie realizacji. Dopiero w załączniku nr 1 do uchwały Rady Miasta Poznania nr L/673/V/2009 z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie zmiany uchwały Rady Miasta Poznania w sprawie WPI na lata 2009-2013 wprowadzono je (jako nowe, zamiast jako kontynuowane), z całkowitym kosztem w wysokości 9.000 tys. zł (do poniesienia w 2009 r.). Tym samym planowany całkowity koszt zadania wynosił 116.446,3 tys. zł. Ostatecznie, zadanie zostało zakończone w dniu 15.06.2009r. (protokół odbioru robót) a wydatki wyniosły 116,0 mln zł. Powyższy brak zapisów znalazł odzwierciedlenie w uchwale Rady Miasta Poznania nr XLVIII/617/V/2008 z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie budżetu Miasta Poznania na rok 2009 (uchwała pierwotna, zmieniona po zmianie WPI). Przyczyną tego stanu rzeczy, według NIK był brak właściwego współdziałania Wydziałów: Budżetu i Analiz, Rozwoju Miasta i WGKiM.

3.3. NIK ocenia pozytywnie realizację w badanym okresie programów inwestycyjnych dotyczących budowy lub modernizacji dróg. Według obowiązujących WPI z 2008 r. (na lata 2008-2012), Miasto Poznań ujęło w planach inwestycyjnych łącznie 130 zadań dotyczących budowy lub modernizacji dróg oraz obiektów inżynierskich i skrzyżowań wielopoziomowych drogowych. Do realizacji zaplanowano 116 dróg, w tym: pięć dróg krajowych, trzy drogi wojewódzkie, 30 dróg powiatowych i 78 gminnych. Obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów) zaplanowano 15 (w tym sześć ujętych w zadaniach drogowych). Natomiast skrzyżowań wielopoziomowych drogowych zaplanowano 16 (w tym 11 ujętych w zadaniach drogowych). Z powyższych 130 zadań, 102 (78%) przewidziano do zakończenia w 2011 r., zaś pozostałe po tym okresie. Do dnia 30 czerwca 2011 r. rozpoczęto roboty budowlane dotyczące 99 zadań a zrealizowano 83 zadania tj. 83% planowanych do zakończenia w 2011 r. (bez uwzględnienia zadań, które mają być zakończone do dnia 31 grudnia 2012 r.).

Spośród 130 zadań ujętych w WPI na lata 2008-2012, 32 nie zostały ujęte w którymś z kolejnych WPI na lata 2009-2010 lub WPF na 2011 r. (dotyczy wszystkich zmian WPI/WPF, w tym przypadków ujmowania i nie ujmowania tych samych inwestycji). We wszystkich przypadkach, przyczyną nie ujęcia zadania w jednym z kolejnych WPI/WPF był brak środków finansowych. Ponadto, termin realizacji czterech zadań ujętych w WPI z 2008 r., w aktualnym na czas kontroli WPF został przesunięty na okres po 2012 r. Powyższe zadania, jak wynika z ustaleń kontroli, należały do najbardziej kosztownych inwestycji Miasta Poznania w badanym okresie. We wszystkich przypadkach przyczyną przesunięcia okresu realizacji zadania był brak środków finansowych (w tym także planowanych do pozyskania ze źródeł zewnętrznych) a w dwóch przypadkach, także konieczność skoordynowania robót z PKP oraz z budową kolektora sanitarnego prawobrzeżnego.

Poza zadaniami ujętymi w pierwotnym WPI na lata 2008-2012, Miasto Poznań w kolejnych WPI i WPF z lat następných ujęło 15 nowych zadań, do realizacji głównie po 2014 r., również ze względu na brak środków finansowych.

Uwagi NIK z punktu widzenia kryterium gospodarności dotyczą wydatków na dokumentację projektową zadań przesuniętych do realizacji na lata późniejsze, tj.: „Przebudowa ul. Dolna Wilda etap I, od ul. Hetmańskiej do autostrady A2” (planowana realizacja po 2014 r.), „Budowa fragmentu III ramy komunikacyjnej w Poznaniu od ul. Hetmańskiej do ul. Krzywoustego oraz budowa przedłużenia ul. Hetmańskiej od ronda Żegrze do III ramy komunikacyjnej” (planowana realizacja w latach 2016-2018), w kwotach odpowiednio 1.235.250 zł i 2.500.859,20 zł. W przypadku pierwszego zadania, Miasto nie występowało o dofinansowanie z funduszy UE lub z budżetu państwa, natomiast wnioski o dofinansowanie (z funduszy UE) drugiego zadania nie zostały przyjęte. Znaczne odroczenie w czasie realizacji tych inwestycji może spowodować utratę aktualności dokumentacji projektowej (lub jej części).

3.4. Badania kontrolne w zakresie realizacji 10 inwestycji drogowych, wybranych spośród zadań ujętych w pierwotnym WPI z 2008 r. wykazały, że terminowo (w porównaniu z WPI z 2008 r.) zrealizowano sześć inwestycji. Dla dwóch, termin zakończenia przesunięto o pięć miesięcy (w związku ze zwiększeniem zakresu rzeczowego realizowanych robót), natomiast dla dwóch innych inwestycji termin zakończenia przesunięto o dwa i trzy lata (w związku z istotną zmianą zakresu rzeczowego). Dotyczyło to zadania „Budowa dwujezdniowej ul. Zawady - etap II - od ul. Głównej do ul. Podwale - projekt i wykupy gruntów” z kosztem 5 mln zł (które rozszerzono o budowę wiaduktu i ulicy z kosztem 91,1 mln zł) oraz zadania „Przebudowa konstrukcji wsporczej w ul. Roosevelta” z kosztem 34,5 mln zł (które zmieniono na zadanie „Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera”, obejmującego przebudowę całego ronda, z kosztem 190,0 mln zł).

W przypadku siedmiu analizowanych zadań, wydatki uległy zwiększeniu, w tym, w przypadku pięciu zadań z powodu wykonania robót dodatkowych i uzupełniających oraz nieprzewidzianych wydatków na wykup gruntów. Dla dwóch (wyżej wymienionych) zadań, koszty uległy istotnemu zwiększeniu z powodu zasadniczych zmian zakresu rzeczowego, niemożliwego do uwzględnienia na etapie planowania. W pierwszym przypadku dopiero po uzyskaniu dofinansowania z UE możliwa była zmiana zakresu rzeczowego z budową wiaduktu i ulicy. Natomiast dla drugiej inwestycji, ekspertyzy techniczne wykazały, że przebudowa konstrukcji wsporczej jest niewystarczająca a modernizacją należy objąć całe Rondo Kaponiera. Przy realizacji trzech zadań, wydatki nie uległy zwiększeniu.

4. NIK pozytywnie ocenia realizację wniosków, po kontroli Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Poznaniu w roku 2009 w zakresie działań na rzecz usprawnienia systemu transportowego w Mieście Poznaniu. NIK pozytywnie oceniła wówczas podejmowane działania na rzecz usprawnienia systemu transportowego, natomiast efekty tych działań oceniła jako nie w pełni zadawalające.

Spośród czterech wniosków pokontrolnych, do dnia 30 czerwca 2011 r. zrealizowano wniosek dotyczący wyeliminowania stwierdzonych w toku oględzin problemów komunikacyjnych, poprzez: koordynację sygnalizacji na Alejach Solidarności w godzinach szczytu, modernizację sterowania na ulicy Mostowej i opracowanie koncepcji budowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego – Kraszewskiego, trzy wnioski były w trakcie realizacji (dotyczyły one „kontynuowania działań w kierunku zwiększania udziału komunikacji zbiorowej w przewozach osób na terenie miasta Poznania”, „poprawy wskaźnika dekapitalizacji trakcji i torowisk tramwajowych” oraz „terminowej realizacji inwestycji”). Realizacja tych wniosków wiąże się z wykonaniem takich zadań jak: „Budowa trasy tramwajowej os. Lecha - Franowo”, „Przedłużenie trasy tramwajowej Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego” oraz „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją Euro 2012 w Poznaniu”. W toku niniejszej kontroli nie stwierdzono także opóźnień dotyczących realizacji inwestycji, których przyczyna spowodowana byłaby działaniami (zaniechaniami) Urzędu.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o rzetelne opracowywanie wykazów wieloletnich zadań inwestycyjnych, ujmowanych w WPF i uchwałach budżetowych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu, na podstawie *art. 62 ust. 1 ustawy o NIK*, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezydenta w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią *art. 61 ust. 1 ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie Dyrektorowi Delegatury NIK w Poznaniu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z *art. 62 ust. 2 ustawy o NIK*, termin nadesłania informacji, o której mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.