



WICEPREZES  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
Marian Cichosz

KIN – 4101-03-01/2013  
P/13/078

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 - Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Kazimierz Cymerys, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 85926 z dnia 19.06.2013 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 00 – 928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (zwany dalej Ministrem) w okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2011 – 2013 (I półrocze) w niedostateczny sposób<sup>1</sup> wykonywał obowiązki organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych<sup>2</sup> określone w § 3 ust. 2 pkt 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*<sup>3</sup> (zwanego dalej rozporządzeniem o zarządzaniu ruchem).

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Powyższa ocena wynika z ustaleń kontroli wskazujących, iż Minister, jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych nie realizował skutecznie zadań polegających na dokonywaniu oceny organizacji ruchu zarówno w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami, jak i w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W okresie objętym kontrolą nie inicjowano w Ministerstwie prac mających na celu realizację tych zadań. Nie formułowano pod adresem organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych (w tym na odcinkach autostrad zarządzanych przez koncesjonariuszy) wniosków lub zaleceń mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W złożonych w toku kontroli wyjaśnieniach pracownik odpowiedzialny za prowadzenie spraw nadzoru Ministra nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych stwierdził wprawdzie, że oceny o których mowa w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem były wykonywane, jednakże przedłożone dokumenty (pisma do GDDKiA, wojewodów dot. ogółem 6 spraw) nie potwierdziły złożonych wyjaśnień. Spośród 6 przedłożonych dokumentów 3 pisma nie dotyczyły w ogóle spraw związanych z zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych, zaś 3 pozostałe pisma nie stanowiły oceny organizacji ruchu w znaczeniu

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

<sup>2</sup> Przez nadzór nad ruchem drogowym należy rozumieć całokształt przedsięwzięć i działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>3</sup> Dz. U. Nr 177, poz. 1729.

przewidzianym w przepisach rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Dotyczyły one bowiem przekazania do GDDKiA w celu załatwienia, spraw wniesionych do Ministra przez organy samorządu terytorialnego związanych z bezpieczeństwem na drogach krajowych (na terenie powiatu rawskiego oraz w miejscowości Dębe Wielkie) oraz sporu związanego z nadzorem nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w Koninie.

Nie zostały wykorzystane do sporządzenia przedmiotowych ocen prace podjęte w Ministerstwie w 2009 i 2010 r. dot. przeprowadzenia przez GDDKiA działań zmierzających do ustalenia występujących na drogach krajowych nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym i pionowym dróg i ich sprawnego wyeliminowania. Po otrzymaniu bowiem w dniu 5 sierpnia 2011 r. pisma z GDDKiA stanowiącego zapowiedź podjęcia intensywnych prac, mających doprowadzić do końca 2011 r. do dostosowania istniejącego oznakowania do warunków określonych w przepisach<sup>4</sup>, nie podejmowano kolejnych działań mających na celu dokonanie oceny wykonania przyjętych przez GDDKiA zobowiązań. Z ustaleń kontroli wynika, iż jeszcze w I półroczu 2013 r. na niektórych odcinkach dróg krajowych, były stosowane znaki drogowe nie spełniające warunków określonych w obowiązujących przepisach.

Nie było także prawidłowo wykonywane zadanie (nałożone na Ministra jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych) polegające na rozstrzyganiu spraw spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, w aspekcie uwzględniającym interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego<sup>5</sup>. W złożonych w toku kontroli wyjaśnieniach pracownicy Ministerstwa stwierdzili, że nie rozstrzygano w latach 2011 – 2013 (I półrocze) spraw spornych z uwagi na niewystępowanie tego rodzaju spraw. W toku kontroli ustalono jednak, że do Ministra skierowane zostały w okresie objętym kontrolą 2 tego rodzaju sprawy dotyczące sporów z GDDKiA w zakresie organizacji ruchu drogowego. Jedna z nich nie została jednak rozstrzygnięta przez Ministra lecz została przekazana w celu załatwienia do GDDKiA.

Ustalenia kontroli wskazują, że przyczyną przedstawionego stanu było nieprzykładanie dostatecznego znaczenia do wykonywania prac związanych ze sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych. W Ministerstwie w sposób niewystarczający przygotowano organizacyjnie wykonywanie zadań w zakresie sprawowania nadzoru w powyższym zakresie. Całość spraw związanych ze sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych nałożono na 1 pracownika, któremu powierzono wykonywanie jeszcze 3 innych dodatkowych zadań. Należy zaznaczyć, że w opisie stanowiska pracy zadanie to nie zostało na tyle precyzyjnie sformułowane<sup>6</sup>, aby zapewniona została pełna realizacja postanowień przepisu nakładającego na Ministra obowiązki dot. dokonywania oceny organizacji ruchu oraz rozstrzygania w sprawach spornych dotyczących tej organizacji.

Problematyka sprawowania nadzoru nie była w całym okresie objętym kontrolą przedmiotem audytu wewnętrznego. Nie planowano także w tym czasie przeprowadzenia przez Ministerstwo kontroli w zakresie wywiązywania się przez GDDKiA z funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych.

---

<sup>4</sup> Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)

<sup>5</sup> Określone w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

<sup>6</sup> Prowadzi sprawy dotyczące nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych i przedstawia propozycje opinii, stanowisk oraz wniosków w tych sprawach w celu zrealizowania zadań i rozstrzygnięcia problemów pozostających w kompetencji Wydziału Ruchu Drogowego.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Organizacja nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych

Opis stanu faktycznego

Na podstawie art. 10 ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*<sup>7</sup> minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych.

W Regulaminie Organizacyjnym Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej<sup>8</sup> zapisano m.in.:

- Minister wykonuje swoje zadania przy pomocy Sekretarza Stanu, Podsekretarza Stanu, Szefa Gabinetu Politycznego Ministra, Dyrektora Generalnego Ministerstwa oraz dyrektorów komórek organizacyjnych Ministerstwa (w § 3 ust. 1).
- Komórki organizacyjne realizują zadania w zakresie wynikającym z Regulaminu oraz uczestniczą, zgodnie z właściwością, w realizacji zadań, za których koordynację odpowiadają inne komórki organizacyjne (w § 20 ust. 2).

(dowód: akta kontroli str. 3-49)

W Regulaminie Organizacyjnym Departamentu Transportu Drogowego (TD) z dnia 22.03.2013 r. określono m.in., że Departament prowadzi sprawy nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych (§ 6 ust. 4 pkt 1) i systemów elektronicznej wymiany informacji oraz inteligentnych systemów transportu – w zakresie zarządzania ruchem drogowym (§ 6 ust. 4 pkt 10). W § 9 ust. 3 pkt 1 wskazano, iż sprawy nadzoru ministra nad zarządzaniem ruchem na drogach prowadzi Wydział Ruchu Drogowego (TD2). Realizacja powyższego zadania nałożona została na jednego pracownika tego Wydziału, jako jedno z czterech zadań. W opisie stanowiska określono, że pracownik ten prowadzi sprawy dotyczące nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych i przedstawia propozycje opinii, stanowisk oraz wniosków w tych sprawach w celu zrealizowania zadań i rozstrzygnięcia problemów pozostających w kompetencji Wydziału Ruchu Drogowego.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Należy zauważyć, że zadania wymienione w opisie stanowiska pracy nie zostały na tyle precyzyjnie sformułowane, aby możliwa była pełna realizacja postanowień przepisu nakładającego na Ministra obowiązki dot. dokonywania oceny organizacji ruchu oraz rozstrzygania w sprawach spornych dotyczących tej organizacji. Pracownik odpowiedzialny za wykonywanie powyższych zadań - w złożonych w toku kontroli wyjaśnieniach - wśród prowadzonych przez siebie spraw nie wymienił konkretnych czynności, jakie wykonywał w związku z powierzeniem mu spraw dotyczących nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, w tym przygotowywaniem ocen organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozstrzygania w sprawach spornych dotyczących tej organizacji.

(dowód: akta kontroli str. 66-84 oraz 417 i 429)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.

<sup>8</sup> Załącznik do zarządzenia Nr 1 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. (poz. 5).

## 2. Dokonywanie oceny organizacji ruchu drogowego

2.1. Minister właściwy do spraw transportu – na podstawie upoważnienia zawartego w art. 10 ust. 12 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* – określił przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, iż organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

- a) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
  - zgodności z obowiązującymi przepisami,
  - bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- b) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

W Ministerstwie sprawy dot. nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych powierzono 1 pracownikowi, tj. referendarzowi w Departamencie Transportu Drogowego w Wydziale Ruchu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 407-414)

W okresie objętym kontrolą nie inicjowano w Ministerstwie prac mających na celu realizację zadań w zakresie sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych. Nie formułowano pod adresem organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych (w tym na odcinkach autostrad zarządzanych przez koncesjonariuszy) wniosków lub zaleceń mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W złożonych w toku kontroli wyjaśnieniach pracownik odpowiedzialny za prowadzenie spraw nadzoru Ministra nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych stwierdził, że oceny o których mowa w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem były wykonywane, to jednakże przedłożone przez niego dokumenty (pisma w 6 sprawach skierowane do GDDKiA, wojewodów dolnośląskiego i wielkopolskiego oraz do Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie) nie potwierdziły słuszności stwierdzeń zawartych w wyjaśnieniach.

Na dowód sporządzania oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedstawiono kontrolującemu pisma dotyczące:

1. Rozwiązania sporu pomiędzy Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad a starostą rawskim (pismo do GDDKiA nr TD-2km-5142-80/110).
2. Rozwiązania sporu w zakresie organizacji ruchu na drodze krajowej nr 92 w Koninie (pismo do wojewody wielkopolskiego nr TD-2km-5142-36/11).
3. Zmiany organizacji ruchu na drogach na obszarze miasta Wrocławia, w związku z uciążliwością ruchu tranzytowego (pismo do wojewody dolnośląskiego nr TD – 7km – 5142-64/11).
4. Wniosku Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego o upoważnienie na udzielenie odstępstwa od przepisów techniczno – budowlanych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (pismo do Departamentu Dróg i Autostrad nr TD-2wt-0780-216/12).
5. Wystąpienia Prezydenta Sopotu z wnioskiem o upoważnienie na udzielenie odstępstwa od przepisów techniczno – budowlanych (pismo do Departamentu Dróg i Autostrad nr TD – 2 wt – 0780 – 219/12).
6. Interwencji wójta gminy Dębe Wielkie w sprawie poprawy bezpieczeństwa na drodze krajowej Nr 2 na terenie gminy (pismo do GDDKiA nr TD – 2wt – 5142-46/13).

Spośród 6 wymienionych wyżej dokumentów:

- 3 pisma nie dotyczyły w ogóle spraw związanych z zarządzaniem ruchem drogowym na drogach krajowych (sprawa wymieniona w punkcie 3 związana była z nadzorem nad zarządzaniem ruchem sprawowanym przez wojewodę, zaś sprawy wymienione w pkt 4 i 5 dotyczyły rozpatrzenia wniosków o wydanie upoważnienia do wyrażenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno – budowlanych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie),
- 2 pisma (dot. spraw wymienionych w pkt 1 i 2) dotyczyły sporów w zakresie istniejącej organizacji ruchu drogowego,
- 1 pismo (sprawa nr 6) dotyczyło prośby o zajęcie stanowiska przez GDDKiA odnośnie poprawy bezpieczeństwa na drodze krajowej na terenie gminy Dębe Wielkie.

Wszystkie przedstawione kontrolującemu dokumenty nie stanowiły oceny organizacji ruchu w znaczeniu przewidzianym w przepisach rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

2.2. Nie zostały wykorzystane do sporządzenia ocen organizacji ruchu na drogach krajowych prace zainicjowane w Ministerstwie w 2009 i 2010 r. dot. podjęcia przez GDDKiA działań zmierzających do ustalenia występujących na drogach krajowych nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym i pionowym dróg i ich sprawnego wyeliminowania.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych w rozporządzeniu mogły być stosowane do dnia 31 grudnia 2008 r., a znaki pionowe do dnia 31 grudnia 2010 r.

Ponieważ z korespondencji nadesłanej do Ministerstwa przez przedstawicieli parlamentu oraz przez stowarzyszenia działające na rzecz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju, wynikało, iż pomimo upływu terminu dostosowania oznakowania poziomego dróg do wymagań wynikających z obowiązujących przepisów, nie wszystkie podmioty odpowiedzialne za organizację ruchu na drogach wprowadziły właściwe oznakowanie poziome, sekretarz stanu pismami z dnia 5 maja 2009 r. wystąpił do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o podjęcie działań zmierzających do ustalenia występujących nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym dróg i ich sprawnego wyeliminowania oraz o poinformowanie resortu o dokonanych ustaleniach i zrealizowanych zamierzeniach, zapewniających zgodność stosowania znaków poziomych na drogach z wymaganiami rozporządzenia.

Natomiast w dniu 23 grudnia 2010 r. sekretarz stanu zwrócił się do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o poinformowanie resortu o stanie faktycznym oznakowania pionowego dróg objętych nadzorem.

(dowód: akta kontroli str. 224-231)

GDDKiA w piśmie z dnia 5 sierpnia 2011 r., stanowiącym odpowiedź na pismo z dnia 23 grudnia 2010 r. zapowiedziała, że prowadzi intensywne prace, aby proces dostosowania istniejącego oznakowania pionowego do warunków określonych w rozporządzeniu z dnia 3 lipca 2003 r. został zakończony w roku 2011.

(dowód: akta kontroli str. 386-387)

Dalszych działań w sprawie oceny wykonania przez GDDKiA deklarowanych działań dot. wdrożenia przepisów ww. rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. Ministerstwo nie podejmowało.

(dowód: akta kontroli str. 410)

W związku z powyższymi ustaleniami kontroli, Ministerstwo uzyskało z GDDKiA pismem z dnia 30.07.2013 r. informację o drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA oraz koncesjonariuszy autostrad, których oznakowanie jest zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

W 2011 r. drogi krajowe o łącznej długości 17 446 km, miały zatwierdzoną organizację ruchu dla 16 887 km dróg, tj. 97%. Wymianę znaków drogowych na wymienionej kategorii dróg zrealizowano w 97 %.

W 2012 r. drogi krajowe o długości 17 806 km, miały zatwierdzoną organizację ruchu dla 17 431 km, tj. 98%. Wymianę znaków drogowych na wymienionej kategorii dróg zrealizowano w 98 %.

W 2013 r. (I półrocze) drogi krajowe o łącznej długości 17 866 km, miały zatwierdzoną organizację ruchu dla 17 497 km dróg, tj. 98%. Wymianę znaków drogowych na wymienionej kategorii dróg zrealizowano w 99 %.

(dowód: akta kontroli str. 388)

2.3. Minister TBiGM, w sprawie umieszczania znaku pionowego D-51 „automatyczna kontrola prędkości” oraz usunięcia z pasa drogowego dróg publicznych urządzeń niezwiązanych z potrzebami ruchu drogowego – pustych obudów urządzeń rejestrujących, skierował do 16 wojewodów pismo z dnia 09.07.2012 r. znak: TD-2km-5142-103/12, w którym stwierdził m.in.: „do MTBiGM docierają informacje wskazujące na występowanie nieprawidłowości w zakresie stosowania na drogach urządzeń rejestrujących oraz oznakowania tych urządzeń. Z przywołanej informacji wynika, iż na drogach samorządowych spotyka się obudowy urządzeń rejestrujących niewyposażone w te urządzenia, a także znaki pionowe D-51 „automatyczna kontrola prędkości”, umieszczane przed pustymi obudowami.

W związku z powyższym, każdy organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi (starosta, prezydent miasta, marszałek województwa, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad) powinien – po 28 czerwca 2011 r. – dostosować organizację ruchu, umieszczając znak D-51 zgodnie z wymaganiami przywołanych przepisów.”

W dalszej treści Minister zwrócił się do adresatów pisma o podjęcie stosownych działań w aspekcie umieszczania znaków D-51 oraz o uporządkowanie infrastruktury znajdującej się w pasie drogowym dróg samorządowych i usunięcie z tego pasa urządzeń nie związanych z potrzebami ruchu drogowego - pustych obudów urządzeń rejestrujących (tzw. atrap) oraz o przekazanie do resortu informacji o podjętych działaniach i wnioskach wypracowanych w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 232-234)

Kontrolerowi NIK nie okazano odpowiedzi na powyższe pismo Ministra.

(dowód: akta kontroli str. 410)

2.4. W Regulaminie Organizacyjnym Departamentu Kontroli z dnia 12.01.2012 r. zapisano m.in. (§ 6 ust. 2 pkt 2a), iż Departament prowadzi sprawy kontroli organów lub jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

(dowód: akta kontroli str. 204-215)

Od 10.10.2012 r. do 07.11.2012 r. przeprowadzono kontrolę GDDKiA w zakresie realizacji zadań dotyczących utrzymania i zarządzania siecią dróg krajowych. Kontrolą objęto okres od 1.01.2011 r. do 31.12.2011 r. W trakcie przeprowadzonej kontroli nie badano działań związanych z organizacją ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 291-304)

W planie kontroli resortowej na 2013 r. (w IV kw.) zaplanowano przeprowadzenie kontroli w GDDKiA. Temat kontroli: „Realizacja zadań w zakresie utrzymania i zarządzania siecią dróg krajowych”.

(dowód: akta kontroli str. 275-290)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności skontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- 1) niedokonywanie oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami,
- 2) niedokonywanie oceny organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Ministra w skontrolowanym zakresie z uwagi na niewykonywanie zadań nałożonych przepisem § 3 ust. 2 pkt 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.*

### 3. Rozstrzygnięcie spraw spornych dotyczących organizacji ruchu

Opis stanu  
faktycznego

Kompetencje Ministra polegające na rozstrzygnięciu spraw spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego, określone zostały przepisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.*

W złożonych w toku kontroli wyjaśnieniach pracownicy Ministerstwa odpowiedzialni za wykonywanie tego zadania stwierdzili, że nie rozstrzygano w latach 2011 – 2013 (I półrocze) spraw spornych, ponieważ w wymienionym okresie w ogóle nie występowały tego rodzaju sprawy. Należy jednak zauważyć, że w Ministerstwie nie wprowadzono rozwiązania umożliwiającego uzyskiwanie z GDDKiA informacji o sporach dot. organizacji ruchu pomiędzy Generalnym Dyrektorem DKiA a organami zarządzającymi i nadzorującymi zarządzanie ruchem na drogach samorządowych.

W toku kontroli ustalono, że do Ministra skierowane zostały w okresie objętym kontrolą co najmniej 2 sprawy dotyczące sporów z GDDKiA w zakresie organizacji ruchu drogowego.

Jedna z nich nie została jednak rozstrzygnięta przez Ministra stosownie do obowiązujących przepisów, lecz została przekazana do GDDKiA.

W dniu 19 października 2011 r. starosta rawski poinformował Ministra, że wprowadzona przez Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi czasowa organizacja ruchu na skrzyżowaniu ul. Reymonta i ul. Opoczyńskiej przy drodze krajowej Nr 8 narusza interes ogólnospołeczny oraz stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Minister nie rozstrzygnął tej kwestii spornej lecz zwrócił się do GDDKiA o wypracowanie rozwiązania i załatwienie sprawy oraz poinformowanie go o tym fakcie.

(dowód: akta kontroli str. 216)

W dniu 21 lipca 2011 r. wojewoda wielkopolski uznając się za niewłaściwego do rozpatrzenia sprawy związanej z oznakowaniem drogi krajowej Nr 92 w granicach miasta Konina wniósł o jej załatwienie do Ministra. Minister rozstrzygnął tę sprawę zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo ruchu drogowym. Przepis art.10 ust. 2 tej ustawy stanowi, że nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach

publicznych położonych w miastach na prawach powiatu sprawuje wojewoda. Minister wskazał, że przepisy rozporządzenia *Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* stanowią, iż organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Mając powyższe na względzie Minister zwrócił się do wojewody o rozwiązanie powyższego problemu.

(dowód: akta kontroli str. 219)

#### Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia działalność w zbadanym obszarze.

### IV. Uwagi i 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 Kontroli<sup>9</sup>, wnosi o podjęcie działań mających na celu dokonywanie ocen organizacji ruchu na drogach krajowych w zakresie:

- zgodności z obowiązującymi przepisami,
- bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### V. Pozostałe informacje i pouczenia

#### Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

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 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

#### Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 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 22 października 2013 r.

Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli  
Marian Cichosz

<sup>9</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

