



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Łodzi

LLO – 4101-10-07/2013  
P/13/078

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Łodzi  
ul. Kilińskiego 210, 90-980 Łódź  
T +48 42 239 32 00, F +48 42 239 32 90  
[llo@nik.gov.pl](mailto:llo@nik.gov.pl)

## 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 Łodzi

Kontroler Dariusz Nowak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 86001 z dnia 06.06.2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Urząd Marszałkowski w Łodzi („Urząd”)

Kierownik jednostki kontrolowanej Witold Stępień, Marszałek Województwa Łódzkiego

(dowód: akta kontroli str. 3-4)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup>, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym, zwłaszcza w zakresie czynności techniczno-organizacyjnych,
- właściwe zarządzanie ruchem, co przejawiało się w zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu (w tym stałych, dla wszystkich dróg wojewódzkich), ich realizacji oraz nadzorowaniu w zakresie ich zgodnością z założeniami,
- analizowanie organizacji ruchu pod kątem jej efektywności oraz reagowanie na sygnały o funkcjonowaniu wadliwego rozwiązania w postaci bezzwłocznej eliminacji stwierdzonych nieprawidłowości,
- właściwe przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi, w tym przekazanie, w sposób zgodny z treścią przepisów, kompetencji do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi<sup>2</sup>,
- realizacja zadań z zakresu kontroli zarządczej i instytucjonalnej,
- egzekwowanie od jednostek wprowadzających organizację ruchu, obowiązku zawiadomienia o jej wprowadzeniu w wymaganym terminie,
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg oraz prawidłowości zastosowania, funkcjonowania oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- egzekwowanie terminów rozpoczęcia i zakończenia robót drogowych zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

Nieprawidłowości polegały na:

- naruszaniu postanowień przepisów w zakresie zamieszczania danych w ewidencji projektów organizacji ruchu,
- nieprzeprowadzeniu w badanym okresie jednej kontroli półrocznej oraz braku – od 1 stycznia 2011 r. do 30 marca 2012 r. – kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu (w ciągu 14 dni),

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

<sup>2</sup>Zarząd, ZDW

- niewyegzekwowaniu od Zarządu (który jest nadzorowany przez Urząd) realizacji zadania, polegającego na badaniu wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- nieprzestrzeganiu rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.<sup>3</sup> poprzez niesporządzanie nowych organizacji ruchu, celem wprowadzenia w nich zmian, wynikających z analizy dokonywanych przez Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### Przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym

##### 1. Realizacja funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym na drogach publicznych

Opis stanu faktycznego

Województwo wykonuje zadania określone w odrębnych przepisach, w tym zarządza siecią dróg wojewódzkich. Zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach realizuje Marszałek Województwa<sup>4</sup>, a w jego imieniu – czynności wykonuje Departament Infrastruktury. Ze struktury organizacyjnej Urzędu wynika, że Wydział Dróg i Infrastruktury Technicznej<sup>5</sup> w Departamencie Infrastruktury podlega bezpośrednio Marszałkowi Województwa Łódzkiego.

Porównanie zadań określonych w Regulaminie<sup>6</sup> z § 3 ust. 1 rozporządzenie MI z 23.09.2003 r. wykazało, że Departament Infrastruktury ma przydzielone zadania, zastrzeżone do wyłącznej kompetencji organu zarządzającego ruchem, opisane w sposób ogólny (tj. wykonywanie – w imieniu Marszałka – funkcji organu zarządzającego), bez wymienienia ich w sposób określony w powołanym przepisie.

(dowód: akta kontroli str. 5-12)

##### 2. Prawdliwość określenia zadań organu zarządzającego ruchem w Regulaminach organizacyjnym Urzędu, Departamentu Infrastruktury i komórek organizacyjnych oraz w zakresach obowiązków wyznaczonych pracownikom (opisach stanowisk). Udzielanie przez organ zarządzający ruchem upoważnień

W Urzędzie czynności związane z zarządzaniem ruchem na drogach realizuje Departament Infrastruktury. Do jego zadań należą m.in. sprawy infrastruktury technicznej, koordynacji przewozów pasażerskich, drogownictwa, majątku województwa.

W Departamencie Infrastruktury powołano Wydział, któremu przypisano zadania wynikające z treści przepisów.

(dowód: akta kontroli str. 5-12)

W zakresach obowiązków pracowników WDiIT powierzono wszystkie czynności przygotowawcze, wynikające z konieczności wykonywania zadań organu zarządzającego ruchem (tj. np. prowadzenie rejestrów, przygotowywanie projektów decyzji zatwierdzających zmiany w stałej organizacji ruchu, przygotowywanie materiałów związanych z ich opiniowaniem i zatwierdzaniem oraz kontrolą prawidłowości zmian w organizacji ruchu, wprowadzonych zatwierdzonymi projektami) wymieniając je enumeratywnie.

(dowód: akta kontroli str. 13-26)

Z upoważnień wystawionych dla Dyrektora Departamentu Infrastruktury wynika m.in., że Marszałek upoważnił go do załatwiania w jego imieniu wszystkich spraw związanych z działalnością Departamentu Infrastruktury, a w szczególności WDiIT, w tym do wydawania postanowień, zezwoleń i decyzji administracyjnych.

Z analizowanych organizacji ruchu wynikało, że postanowienia w sprawie ich zatwierdzenia lub przedłużenia terminu ważności oraz zmian, podpisywał Dyrektor Departamentu Infrastruktury z upoważnienia Marszałka Województwa Łódzkiego.

(dowód: akta kontroli str. 27-58)

<sup>3</sup>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) dalej - „rozporządzenie MI z 23.09.2003 r.”

<sup>4</sup>Zgodnie z art. 10 ust. 4-6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137 ze zm.).

<sup>5</sup>Dalej – „Wydział”, „WDiIT”.

<sup>6</sup>Załącznik do Uchwały Nr 293/13 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 11 marca 2013 r. Regulamin Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego – „Regulamin.”

Art. 19 ustawy o drogach<sup>7</sup> określa, na czym polega zarządzanie drogami. Do wyłącznej, niezbywalnej kompetencji organu zarządzającego ruchem drogowym należą natomiast działania określone w § 3 ust. 1 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. Wymienione zadania, których realizacja jest wyłączną domeną organu zarządzającego ruchem, mogły zostać powierzone organowi obsługującemu (tj. Departamentowi Infrastruktury).

Z analizy powyższych zapisów i porównaniu ich z treścią aktów regulujących organizację i funkcjonowanie Urzędu wynika, że zadania organu zarządzającego ruchem są zgodnie z postanowieniami przepisów i prawidłowo określone w Regulaminie organizacyjnym Urzędu, regulaminach poszczególnych komórek organizacyjnych oraz w zakresach obowiązków wyznaczonych pracownikom.

(dowód: akta kontroli str. 5-12, 13-26 27-58)

### 3. Stan liczbowy i kwalifikacje pracowników, którym powierzono obowiązki przynależne organowi zarządzającemu ruchem drogowym

Na koniec lat 2011, 2012 oraz na 30 czerwca 2013 r. stan liczbowy osób realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym w Urzędzie był stały i wynosił trzy osoby. Do 1 września 2011 r. zadania z kontrolowanego zakresu wykonywały dwie osoby, z tego jedna posiadająca wykształcenie wyższe, kierunkowe z zakresu inżynierii ruchu, druga średnie kierunkowe (technik drogowy).

Od 1 września 2011 r. w Wydziale czynności merytoryczne wykonują trzy osoby z wyższym wykształceniem (w tym jedna, posiadająca wykształcenie wyższe, kierunkowe z zakresu inżynierii ruchu). Obie nowoprzyjęte osoby posiadają certyfikaty ukończenia szkolenia z zakresu zarządzania pasem drogowym dróg publicznych<sup>8</sup>.

Zadania z zakresu bezpośredniego nadzoru oraz prowadzenie spraw związanych z wykonywaniem przez Zarząd Województwa funkcji organu nadzorującego i kontrolnego w stosunku do ZDW w Łodzi (w tym m.in. poprzez potwierdzanie merytorycznej treści wszelkich dokumentów) sprawuje Naczelnik Wydziału (wykształcenie wyższe, prawnicze). Departamentem Infrastruktury Urzędu kieruje Dyrektor, z wykształceniem wyższym prawniczym i stopniem dr.

(dowód: akta kontroli str. 59-76, 149-152, 525-527)

W wyjaśnieniach w sprawach rozpatrywania (projektów organizacji ruchu przez dwie osoby nieposiadające wykształcenia wyższego, kierunkowego z zakresu inżynierii ruchu, niepowoływaniu komisji oraz niezasięgania stosownych opinii w przypadkach niedostatecznych kwalifikacji osób rozpatrujących bądź wniesienia sprzecznych opinii i przeprowadzania przez nie kontroli organizacji ruchu, Dyrektor Departamentu Infrastruktury stwierdził, że *w jego ocenie – ponieważ ww. pracownicy ukończyli specjalistyczne kursy kierunkowe, a obowiązujące przepisy nie narzucają konieczności posiadania przez pracowników, którzy zajmują się sprawami z zakresu zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich, wykształcenia w dziedzinie inżynierii ruchu – posiadają wystarczające kwalifikacje. Ponadto wyjaśnił, że podczas rozpatrywania wniosków o zatwierdzenie organizacji ruchu nie zachodziła potrzeba powoływania komisji oraz zasięgania opinii rzeczoznawcy, natomiast wszelkie wątpliwości pojawiające się na etapie rozpatrywania projektów organizacji ruchu omawiane są w ramach 3-osobowego zespołu zajmującego się sprawami organizacji ruchu. W szczególnych przypadkach organizowane są spotkania wyjazdowe z przedstawicielem ZDW w Łodzi, w celu oceny w terenie zaproponowanych rozwiązań oraz w razie potrzeby przeprowadzane są konsultacje z przedstawicielem KWP w Łodzi i lokalnymi władzami samorządowymi.*

(dowód: akta kontroli str. 77-79)

W ocenie pracowników Wydziału wnioski w sprawie organizacji ruchu rozpatrywane są na bieżąco, podobnie jak wnioski dotyczące wykorzystania dróg w sposób szczególny, a obowiązki realizowane są terminowo. Nie odniesiono się w wyjaśnieniach do sprawy możliwości wykonywania przez nich wszystkich, nałożonych na nich zadań.

(dowód: akta kontroli str. 80-82)

<sup>7</sup>Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260) – „ustawa o drogach”,

<sup>8</sup>W pierwszym przypadku certyfikat w zakresie ukończenia jednodniowego szkolenia z zakresu zarządzania pasem drogowym dróg publicznych oraz zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów, w drugim zaświadczenie o uczestnictwie w dwudniowym seminarium szkoleniowym w zakresie praktycznej podstawy stałej organizacji ruchu drogowego.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Izba zauważa, że realizacja przez ww. pracowników także innych obowiązków (w tym kontroli: wszystkich dróg co sześć miesięcy, wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w ciągu 14 dni, realizowania zadań doraźnych w zakresie wydawania decyzji na wykorzystanie dróg, zbierania i analizowania wniosków w sprawach innego wykorzystania dróg, udziału w posiedzeniach komisji ds. bezpieczeństwa, zadania z zakresu nadzoru nad Zarządem itp.) obniża możliwości (przy obecnym stanie zatrudnienia) działania, np. w sytuacjach losowych zdarzeń nieprzewidywalnych (choroby, co nota bene zostało potwierdzone w 2011 r.). Nie negując prawidłowości postępowania przy rozpatrywaniu i zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu, należy także dostrzegać, że rozważając konieczności wzmocnienia zespołu uwzględnić trzeba fakt, iż kwalifikacje osób prowadzących postępowanie w tych sprawach decydują o bezpieczeństwie użytkowników dróg. Stąd też, posiadania przez pracowników wykształcenia o specjalności z zakresu inżynierii ruchu (i praktyki) jest o tyle pożądane, że w obecnym stanie prawnym projekt organizacji ruchu, może sporządzić osoba nieposiadająca elementarnej wiedzy w ww. zakresie. W rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r.<sup>9</sup> mowa jest wyłącznie o uprawnieniach budowlanych projektanta, nawet nie z zakresu drogownictwa.

Ustalono<sup>10</sup> także liczbę i kilometry dróg województwa łódzkiego. Zgodnie z danymi organ realizuje zadania z zakresu zarządzania ruchem na następującej ilości dróg:

Kategoria drogi	Liczba dróg:		Długość w km:	
	31.12.2012 r.	30.06.2013 r.	31.12.2012 r.	30.06.2013 r.
Wojewódzkie	36	36	1.152,444	1.152,444

Analiza wykazała, że dokumentacja dotycząca dróg jest rzetelna i zawiera linie precyzyjnie rozdzielające obszar zarządzania ruchem od obszarów podległych w tym zakresie kompetencjom innych organów.

(dowód: akta kontroli str. 83-84)

#### 4. Posiadanie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla wszystkich dróg, na całej długości

Urząd dysponował zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu dla wszystkich dróg (na całej ich długości), na których realizuje zadania organu zarządzającego ruchem. W badanym okresie liczba złożonych i zatwierdzonych oraz odesłanych i odrzuconych projektów kształtowała się w następujący sposób:

(dowód: akta kontroli str. 83-84)

Okres	Liczba rozpatrywanych projektów									
	stałej organizacji ruchu				czasowej organizacji ruchu				uproszczonych	
	do złożonych rozpatrzenia	zatwierdzonych	odesłanych	odrzuconych	do złożonych rozpatrzenia	zatwierdzonych	odesłanych	odrzuconych	do złożonych rozpatrzenia	zatwierdzonych
2011	49	46	-	3	223	222	-	1	-	-
2012	42	40	-	2	328	312	-	16	-	-
I półrocze 2013	26	17	-	9	142	141	-	1	-	-
razem	117	103	-	14	693	675	-	18	-	-

(dowód: akta kontroli str. 84)

<sup>9</sup>w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. nr 83, poz. 578) – dalej „rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie”.

<sup>10</sup>Uchwała Nr XI/242/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 10 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg wojewódzkich na obszarze województw łódzkiego (Dz. Urz. Województwa Łódzkiego Nr 279, poz. 2544), dane z zatwierdzonych organizacji ruchu, przebieg dróg wojewódzkich na terenie poszczególnych powiatów, pismo z dnia 12 czerwca 2013 r. do Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w sprawie długości dróg w Województwie Łódzkim,

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie (pkt. 1-4) nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie (pkt. 1–4).

### **Przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi**

#### **5. Wykonywanie przez Zarząd Województwa zadań zarządu drogi**

Zarządcą dróg wojewódzkich jest Zarząd Województwa (ustawa o drogach, art. 19 ust. 2). Na podstawie Statutu<sup>11</sup> i Regulaminu ustalono m.in., że Województwo wykonuje zadania w zakresie zarządzania siecią dróg wojewódzkich. Zarządcą dróg wojewódzkich jest Zarząd Województwa. Zarząd nie wykonuje jednak bezpośrednio zadań w zakresie zarządzania siecią dróg wojewódzkich.

(dowód: akta kontroli str. 85-144)

Utworzono<sup>12</sup>, jednostkę budżetową „Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi”, wykonującą zadania w zakresie zarządu drogi. Jest on bezpośrednio nadzorowany przez Zarząd Województwa Łódzkiego. Jest jednostką budżetową, finansowaną przez Samorząd Województwa Łódzkiego, jako samorządowa jednostka organizacyjna, wykonująca zadania Zarządu Województwa Łódzkiego w zakresie zarządu dróg wojewódzkich, w przedmiocie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony tych dróg – zgodnie z wymogami ustawy<sup>13</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 85-144)

Zarząd Województwa Łódzkiego udzielił pełnomocnictwa lub upoważnił pracowników ZDW, do załatwiania w jego imieniu przekazanych zadań, w tym m.in.:

- Dyrektorowi: udzielił pełnomocnictwa do załatwiania spraw związanych z pełnieniem funkcji zarządcy dróg wojewódzkich, w tym do wydawania decyzji administracyjnych (w czasie nieobecności Dyrektora pełnomocnictwa takie posiadają dwaj jego Zastępcy),
- Zastępcę Dyrektora ds. Utrzymania, Naczelnika Wydziału Dróg, Naczelnika Wydziału Realizacji Inwestycji i Naczelnika Wydziału Mostów upoważnił do reprezentowania Województwa Łódzkiego, jako inwestora, w trakcie przeprowadzanych przez organy nadzoru budowlanego czynności kontrolnych budów realizowanych przez ZDW,
- kierowników poszczególnych rejonów dróg wojewódzkich (RDW): upoważnił do wydawania: zezwoleń na zajęcie pasa drogowego oraz decyzji o nakładaniu kar pieniężnych i pobierania opłat na terenie objętym ich obszarem działania.

(dowód: akta kontroli str.147)

Departamentowi Infrastruktury podlega ZDW w Łodzi, a Departament w tym zakresie nadzorowany jest przez członka Zarządu Województwa Łódzkiego. Wykonywanie funkcji zarządcy drogi jest zgodne z dyspozycją ustawy o drogach.

(dowód: akta kontroli str. 146)

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

#### **6. Wyszczególniania w dokumentach organizacyjnych zarządcy ustawowych zadań**

Zadania zarządcy drogi określone są w art. 20 ustawy o drogach. Przedmiotem działania ZDW jest wykonywanie obowiązków zarządcy dróg wojewódzkich w rozumieniu ustawy o drogach.

(dowód: akta kontroli str. 88)

Zarząd sprawuje także nieodpłatny, trwały zarząd gruntami w pasie drogowym, pełni inne zadania w zakresie drogownictwa, przejęte zgodnie z obowiązującymi przepisami przez Samorząd Województwa Łódzkiego od innych podmiotów prawnych – na podstawie

<sup>11</sup>Uchwała Nr XXX/775/08 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie: uchwalenia Statutu Województwa Łódzkiego.

<sup>12</sup>Uchwała Nr VI/54/99 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 23 lutego 1999 r. w sprawie utworzenia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi ze zm.

<sup>13</sup>ustawy o drogach,

porozumień i umów. Zarząd może pełnić funkcję inwestora zastępczego dla inwestycji drogowych realizowanych przez innych inwestorów, na podstawie zawartych z nimi umów.

(dowód: akta kontroli str. 88-144, 146)

Porównanie wykazu zadań z treścią ustawy o drogach wykazało, że wymienione zadania są tożsame z ujętymi w powołanej ustawie, a niezbędne zmiany (w zakresie obowiązku badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zarządzania i utrzymywania kanałów technologicznych i pobieranie opłat) zostały wprowadzone do Statutu ZDW. Szczegółowe ustalenia (zwłaszcza sposób i termin wprowadzenia zmian) w tym zakresie ujęte zostały w wystąpieniu po kontroli ZDW.

(dowód: akta kontroli str. 87-89, 146-147)

W dniu 17.06.2013 r. Zarząd Województwa Łódzkiego (ZWL) podjął uchwałę w sprawie zmian w Statucie, w wyniku których m.in. do przedmiotu działania ZDW zaliczono wymienione powyżej zadania wprowadzone kolejnymi zmianami w ustawie o drogach.

Odpowiednich zmian nie wprowadzono natomiast (według stanu na dzień 31.07.2013 r.) do zatwierdzonego uchwałą ZWL z dnia 7.06.2011 r. tekstu jednolitego Regulaminu Organizacyjnego ZDW – przypisane poszczególnym komórkom organizacyjnym zadania nie zostały uzupełnione o wymienione powyżej zadania wprowadzone zmianami w ustawie o drogach. Ustalono, że w okresie od zmiany ustawy (z dniem 31.05.2012 r.) nie było realizowane przez ZDW zadanie polegające na badaniu wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 85 i n, 145-148)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

- nierealizowanie przez ZDW (nadzorowany przez Urząd) zadania polegającego na badaniu wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działania kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

7. Stan liczbowy i kwalifikacje pracowników wykonujących zadania zarządcy drogi w aspekcie rzetelnej realizacji zadań

Zgodnie z art. 62 ust 4 prawa budowlanego<sup>14</sup> – kontrole powinny przeprowadzać osoby posiadające uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności. Do przeprowadzania kontroli dróg upoważniają uprawnienia budowlane o specjalności drogowej. Zakres kompetencji wynikających z uprawnień budowlanych określa § 18 i 19 rozporządzenia w sprawie funkcji technicznych w budownictwie; podstawę do sprawowania kontroli technicznej dróg stanowią natomiast wpisy: do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzone zaświadczeniem, z określonym w nim terminem ważności (art. 12 ust. 7 prawa budowlanego).

W Zarządzie kontrole okresowe stanu technicznego dróg, co najmniej raz w roku, oraz kontrole okresowe stanu technicznego i przydatności do użytkowania dróg, co najmniej raz na 5 lat, dokonywały osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje (łącznie dziewięć osób).

(dowód: akta kontroli str. 149-152)

Przeglądy bieżące obiektów mostowych (w tym przepustów) były prowadzone przez pracowników poszczególnych RDW, natomiast przeglądy pięcioletnie tych obiektów były zlecane do wykonania firmom zewnętrznym. Sprawa ta nie była badana w trakcie niniejszej kontroli. Ponadto stwierdzono, że w Zarządzie zatrudniono sześć osób, które prowadzą sprawy związane z organizacją ruchu na drogach wojewódzkich.

Z ww. grupy cztery osoby legitymowały się wykształceniem średnim (technik drogowy), jedna wykształceniem wyższym (Politechnika Łódzka, budownictwo, specjalność: konstrukcje budowlane i inżynierskie), jedna wykształceniem średnim technik energetyk (z ukończonymi kursami w zakresie tymczasowej organizacji ruchu w związku z robotami drogowymi, praktycznych podstaw inżynierii ruchu drogowego, warsztatów bezpieczeństwa

<sup>14</sup>Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.) – „prawo budowlane”.

ruchu drogowego, administrowania pasem drogowym, postępowania administracyjnego w zakresie zajęcia pasa drogowego).

(dowód: akta kontroli str. 149-152)

Ocena cząstkowa

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

#### 8. Liczba i długość dróg, dla których Urząd jest zarządcą dróg

Dokonano porównania z danymi przekazanymi przez komórkę właściwą w sprawach zarządzania ruchem, stwierdzając zgodność w zakresie liczby i km dróg wojewódzkich. Liczba i długość dróg w badanym okresie nie uległa zmianie i wynosiła 1.152,444 km, a dane w tym zakresie były zgodne z informacjami, którymi dysponowano w Urzędzie. Dane w powyższym zakresie były więc rzetelne.

(dowód: akta kontroli str. 83, 136-138)

#### 9. Udział środków przeznaczanych corocznie na bezpieczeństwo (inżynierię ruchu) w kosztach ogólnych na budowę, remonty i bieżące utrzymanie dróg

Na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg Województwa Łódzkiego do Departamentu Infrastruktury ustalono wielkość środków wykorzystanych w badanych okresach na budowę, przebudowę i bieżące utrzymanie dróg.

Środki przeznaczone na drogi				
		budowa i przebudowa (w tym na inżynieria ruchu)	remonty (w tym na inżynieria ruchu)	bieżące utrzymanie (w tym na inżynieria ruchu)
Na rok 2012	Kwoty wnioskowane	142.132.860,00 zł	-	47.000.000,00 zł (w tym inżynieria ruchu 1.830.306,00 zł)
	Kwoty wg planu	142.132.860,00 zł	-	37.000.000,00 zł (w tym inżynieria ruchu 1.830.306,00 zł)
	Kwoty wydatkowane	157.332.136,18 zł (w tym inżynieria ruchu 4.607.407,02 zł)	-	35.205.376,58 zł (w tym inżynieria ruchu 1.386.650,81 zł)
Na rok 2013	Kwoty wnioskowane	86.710.000,00 zł	-	33.500.000,00 zł (w tym inżynieria ruchu 1.623.306,00 zł)
	Kwoty wg planu	85.769.132,00 zł 74.705.939,00* zł	-	24.500.000,00 zł (w tym inżynieria ruchu 1.623.306,00 zł)
	Kwoty wydatkowane*	10 410 903,07 zł	-	8.062.612,44 zł (w tym inżynieria ruchu 214.821,12 zł)

\*kwota wg planu na dzień 30 czerwca 2013 r., po dokonaniu zmian w budżecie.

(dowód: akta kontroli str. 153)

W sprawie rzeczywistych potrzeb oraz zabezpieczenia realizacji zadań Dyrektor ZDW stwierdził, że wydatki poniesione w 2012 r oraz I półroczu 2013 r. na zakup nowych elementów inżynierii ruchu, naprawy i bieżące ich utrzymanie zapewniły pełną realizację potrzeb zgłaszanych na etapie opracowywania planów przez zarząd drogi. W zakresie wydatków na zakupy nowych elementów inżynierii ruchu, napraw i bieżącego ich utrzymania w 2012 r. i w I półroczu 2013 r. nie było ograniczeń w stosunku do kwot wnioskowanych.

(dowód: akta kontroli str. 144-145)

#### 10. Przekazywanie informacji o planowanych remontach urządzeń w pasie drogowym i utrudnieniach z tego tytułu

Na ZDW nałożono m.in. zadania w zakresie koordynacji robót w pasie drogowym, wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, na zjazdy z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych, bieżące informowanie o planach w zakresie remontu, budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich, występowania do organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie roboty prowadzone w pasie dróg wojewódzkich wymagają ich zgłoszenia do właściwego RDW, który wydaje

decyzje administracyjną na zajęcie pasa drogowego i ustalenie opłaty. Jednocześnie, podmiot wprowadzający organizację na czas prowadzenia robót, zobowiązany jest do zawiadomienia o powyższym na 7 dni przed przewidzianą zmianą. Informacje te są odnotowane w rejestrach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, jako rzeczywisty termin wprowadzenia organizacji ruchu.

W analizowanych organizacjach ruchu (stałych i czasowych w okresie 2011 r. – 30 czerwiec 2013 r.) stwierdzono wpływ takich informacji m.in. do Departamentu Infrastruktury Urzędu, we wszystkich, badanych przypadkach.

(dowód: akta kontroli str. 156-159)

#### 11. Występowanie – przy opracowywaniu planów przebudowy, modernizacji i remontu drogi – do podmiotów, których urządzenia znajdują się w pasie drogowym, z informacją o planowanych ww. zadaniach

Przy opracowywaniu planu przebudowy, modernizacji i remontu ulic ZDW, na etapie sporządzania dokumentacji technicznej, organizował Rady Techniczne, w których uczestniczą m.in. przedstawiciele gmin zarządzających ruchem. Projektanci zobowiązani są do rozwiązania wszystkich stwierdzonych kolizji zamierzenia drogowego i istniejącego uzbrojenia podziemnego i nadziemnego, a dokumentacja jest uzgadniana w ramach Zespołu Uzgadniania Dokumentacji projektowych, w których uczestniczą przedstawiciele sieci. Ponadto ze strony internetowej ZDW wynika, że zamieszczane są tam informacje o planowanych i realizowanych inwestycjach drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 157)

#### 12. Wznawianie prac na zakończonych inwestycjach drogowych

Według dokumentów przekazanych do Urzędu nie zachodziły w badanym okresie przypadki polegające na tym, że po przeprowadzonych remontach przez podmioty posiadające swoje urządzenia w pasie drogowym (rury wodociągowe, kanalizacyjne, ciepłownicze itp.) zarządca drogi wykonywał przebudowę, modernizację i remont ulic, w sytuacji, gdy podmiot wykonujący remont swoich urządzeń doprowadził pas drogowy do stanu poprzedniego.

(dowód: akta kontroli str. 157)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie (pkt. 8-12).

#### 13. Realizacja zadań z zakresu kontroli zarządczej

W jednostkach sektora finansów publicznych, zgodnie z art. 69 ust. 1 pkt 2 ustawy o finansach publicznych<sup>16</sup>, do obowiązków kierownika jednostki należy zapewnienie funkcjonowania kontroli zarządczej. Katalog celów tej kontroli określony został w art. 68 ust. 2 ww. ustawy.

Ustalono m.in., że do Urzędu przekazywano oświadczenia o stanie kontroli zarządczej za badane lata (tj. za rok 2011 i 2012) wraz ze sprawozdaniem z wykonania Rocznej Programu Działania Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi (w sposób zgodny z wymogami). Z Regulaminu organizacyjnego Urzędu wynikają zadania w zakresie kontroli zarządczej, w tym m.in. przypisane kierownikom komórek organizacyjnych, którzy odpowiadają przed Marszałkiem za ich właściwą realizację, w szczególności za działania zgodne z planem minimalizacji ryzyk o charakterze korupcyjnym.

(dowód: akta kontroli str.160-179)

#### 14. Realizacja kontroli wewnętrznej instytucjonalnej

W planach komórek kontroli wewnętrznej Urzędu (Wydziału Kontroli i Skarg i audytu wewnętrznego) przewidziano kontrole dotyczące zadań objętych niniejszym wystąpieniem w 2011 r. dwóch, w 2012 r. jednej i dwóch w 2013 r.

<sup>16</sup>Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.).

Z przedłożonych materiałów wynikało m.in., że z zaplanowanych na 2011 r. kontroli zrealizowano: jedną (w II półroczu 2011 r.), dwie w 2012 r. oraz do dnia 30 czerwca 2013 r. również jedną.

Kontrole objęły wszystkie drogi wojewódzkie, na całej ich długości. W protokołach wskazano barki i niezgodności z organizacją ruchu, nienormatywną wielkość lub uszkodzone znaki, nieoznaczone skrzyżowanie, braki w oznakowaniu poziomym, umieszczanie znaków w skraju drogi, na niewłaściwej wysokości, istniejące przystanki nieujęte w organizacji ruchu (bądź braki przystanków).

W protokołach datowanych 19 stycznia 2011 r. wykazano usunięcie nieprawidłowości (zgodnie z pismami Rejonów Dróg Wojewódzkich).

Z kontroli przeprowadzonej w dniach 10-28.06.2013 wynikało m.in., że wykazano uchybienia wynikające z uszkodzenia lub braku znaków, błędy w oznakowaniu (niezgodności z organizacją), umiejscowienie przystanków niewynikających z organizacji. Według protokołu z kontroli szczególną uwagę zwrócono na poprawność oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, w których wystąpiły zdarzenia drogowe przedstawione w piśmie z 12 czerwca 2013 r., skierowanym do Wojewody Łódzkiego.

Każdorazowo, po przeprowadzeniu kontroli kierowano wystąpienia do ZDW, uzyskując stosowne odpowiedzi. Z kontroli sporządzano dokumentacje w formie nagrań wideo, a porównania niektórych nagrań i dokumentacji z dokonanych oględzin (w ZDW) kontroli NIK potwierdziły rzetelność ustaleń.

(dowód: akta kontroli str. 248-298)

W związku z ustaleniami kontroli podjęto działania dla usunięcia ujawnionych w toku ww. kontroli nieprawidłowości skutecznie wdrażając wnioski.

Ponadto ustalono, że Urząd dokonywał kontroli m.in. w Zarządzie, badając również i sprawy finansowe (w tym prawidłowość, terminowość, przestrzeganie zasad przy pracach w zakresie budowy, przebudowy, remontów dróg).

(dowód: akta kontroli str. 299-405)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie (pkt. 13-14).

**Wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem czasowej organizacji ruchu związanej z pracami na drogach**

#### 15. Prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego

Sposób prowadzenia ewidencji określa § 9 ust. 2 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. Dokonano analizy ewidencji stwierdzając, że obejmuje wszystkie projekty organizacji ruchu, zarówno stałej jak i czasowej oraz zawiera wszystkie dane określone w przywołanym przepisie. Projekty wpisywane są do ewidencji chronologicznie, niezwłocznie po ich zatwierdzeniu.

Rzetelność zapisów ewidencji zbadano poprzez ich porównanie z dokumentacją źródłową 10% losowo wybranych, zatwierdzonych projektów stałej i 10 % czasowej organizacji ruchu. (w 2011 r. wybrano losowo do analizy 45 ewidencji, w 2012 r. 72, w 2013 r. 33). Do oceny przyjęto projekty zatwierdzone po 20 maja 2011 r. Stwierdzono, porównując przechowywane projekty z ewidencją, że każdy z projektów został wpisany do ewidencji, a treść wpisów odzwierciedla stan faktyczny. Ponadto, przez okres co najmniej 2 lat od daty wprowadzenia nowej organizacji ruchu są przechowywane projekty poprzedniej – stałej organizacji ruchu (podobnie jak organizacji czasowych), co było zgodne z dyspozycją § 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.

W 2012 r. zaewidencjonowano projekty (stałe i czasowe) w 370, a do 30 czerwca 2013 r. w 164 pozycjach.

(dowód: akta kontroli str. 387-405)

Zgodnie z § 9 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. organ zarządzający ruchem prowadzi ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, do której wpisuje się: numer kolejny

projektu; numer drogi i jej kilometrą lub nazwę ulicy; jednostkę składającą projekt organizacji ruchu; charakter organizacji ruchu (stała, czasowa); datę zatwierdzenia projektu; termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu; rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu; przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu.

Analiza zapisów ewidencji ujawniła m.in., że za 2011 r. na 272 zapisy (poz. w ewidencji) nie wpisano rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu w 246 przypadkach (90,4%) i w 41 poz. (15,1%) przewidywanego terminu przywrócenia organizacji ruchu; za 2012 r. na 370 pozycji zamieszczonych w kartach ewidencyjnych nie wpisano rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu w 271 przypadkach (73,2%), przewidywanego terminu przywrócenia organizacji ruchu w 54 przypadkach (15,4%).

Na 169 zapisów w ewidencji za 2013 r. (stan na połowę lipca 2013 r. – 6 projektów niezatwierdzonych) nie wpisano rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu w 129 przypadkach (76,3%), przewidywanego terminu przywrócenia organizacji ruchu w 40 przypadkach (23,6%).

(dowód: akta kontroli str. 407)

Z zakresu obowiązków wynikało, że w Departamencie Infrastruktury za prowadzenie rejestru jest odpowiedzialna S. N. (od 26.10.2010 r.) oraz P. B. (od 1.09.2011 r.). Wydziałem kieruje Naczelnik, w związku z tym zażądano wyjaśnień od bezpośredniego przełożonego pracowników WDIT tj. B. W., w sprawie przyczyn braku wpisów rzeczywistych terminów wprowadzenia organizacji ruchu w rejestrach. Pani Naczelnik stwierdziła m.in., że *organ zarządzający ruchem określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu. W większości przypadków w tymczasowych organizacjach ruchu przyjmuje się roczny termin od daty zatwierdzenia projektu, w przypadku stałych organizacji okres 2-letni, w związku z czym z tego powodu w zatwierdzonych rejestrach prowadzonych w danym roku kalendarzowym mogą występować braki w zakresie określenia rzeczywistych terminów wprowadzenia organizacji ruchu. Wskazała także na przekazywanie informacji o konieczności informowania – na 7 dni przed przewidywaną zmianą organizacji – m.in. Urzędu ZDW i KWP. Ponadto, każdorazowo ZDW weryfikuje termin ważności projektu przy wydawaniu decyzji na zajęcie pasa drogowego.*

(dowód: akta kontroli str. 406)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Izba zauważa, że złożone w tej sprawie wyjaśnienia nie mogą stanowić wystarczającego uzasadnienia dla pomijania zapisów powołanego rozporządzenia, bowiem braki w tym zakresie uniemożliwiają – w ocenie NIK – organowi zarządzającemu ruchem wywiązywania się z obowiązku, jaki nakłada na niego § 12 ust. 4 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. Z realizacji powołanego przepisu nie zwalnia także stwierdzenie, iż przestrzeganie ważności zatwierdzonych organizacji ruchu weryfikowane jest na poziomie ZDW, który wydaje decyzje na zajęcie pasa drogowego m.in. na podstawie aktualnego projektu organizacji ruchu. Wskazać należy, iż celem określenia rzeczywistego terminu jest zapewnienie organowi zarządzającemu ruchem możliwości monitorowania stanu oznakowania drogi w miejscu objętym projektem organizacji ruchu, oraz w uzasadnionych przypadkach, realizacji obowiązku informowania właściwego zarządu drogi o utracie ważności tej organizacji. Zdaniem NIK, najwłaściwszą formą określenia terminów w ww. ewidencji powinna być data a nie termin związany z określonym zdarzeniem, który nie jest jednoznaczny. W zakresie prowadzenia ewidencji można posilkować się przepisami kodeksu postępowania administracyjnego<sup>16</sup> (w szczególności art. 35 – 37, art. 57), z których wynika, że terminy są konkretyzowane tj. określane w dniach i miesiącach. Izba dostrzega brak systemowego rozwiązania tego zagadnienia, bowiem nieprawidłowości w tym zakresie stwierdziły również kolejne kontrole (w 2010 r. NIK oraz przeprowadzana przez Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi w 2012 r.).

Ustalone  
nieprawidłowości

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

- nieprzestrzeganie postanowień § 9 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r., co w ocenie Izby, skutkowało brakiem rzetelności w zakresie prowadzenia ewidencji oraz

<sup>16</sup>Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267).

możliwości monitorowania stanu oznakowania drogi w miejscu objętym projektem organizacji ruchu.

Ocena cząstkowa

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

#### 16. Zgodność z przepisami rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. rozpatrywanych projektów organizacji ruchu

Analiza przedłożonych projektów wykazała, że:

- w sytuacjach, w których projekty były niekompletne, niespełniające wymagań określonych w § 5 ust. 1 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r., w każdym przypadku, były odsyłane do uzupełnienia lub odrzucane. W badanym okresie łącznie odrzucono 14 projektów stałych i 18 czasowych organizacji ruchu. Podstawową przyczyną odrzucenia projektów było braki pozytywnej opinii ZDW w Łodzi, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi, zarządców dróg i Regionalnej Organizacji Turystycznej Województwa Łódzkiego. W dwóch przypadkach projekt odrzucono z powodu prowadzenia prac poza pasem drogowym, w jednym z – przyczyną jego niezgodności z § 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia, w jednym – brak było opisu technicznego do projektu organizacji ruchu. Projekty zawierały wszystkie wymagane opinie (poza odrzuconymi) tj.: właściwego komendanta policji, zarządu drogi, organu zarządzającego ruchem na drodze (niższej kategorii) krzyżującej się lub objętej objazdem, a opinie były podpisane przez właściwe, wymienione w rozporządzeniu, osoby,
- zatwierdzone już projekty organizacji ruchu drogowego spełniały warunki określone w § 5 ust. 1 lub 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. W powyższym zakresie badaniami objęto 155 organizacji ruchu (stałej i czasowej). Stwierdzono, że projekty zawierają, poza prawidłowo sporządzonym opisem technicznym, obliczenia przepustowości drogi i program sygnalizacji – dla projektów zawierających sygnalizację świetlną, dane te dotyczą sytuacji po wprowadzeniu rozpatrywanej organizacji ruchu,
- zatwierdzone projekty zostały przekazane jednostkom wprowadzającym z wyprzedzeniem pozwalającym na wprowadzenie tej organizacji w terminie określonym przez organ zarządzający ruchem, a podczas rozpatrywania projektów organizacji ruchu były przestrzegane przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, w szczególności dotyczące terminów załatwiania spraw (zatwierdzanie projektów odbywało się w terminie od tygodnia do okresu nieprzekraczającego trzech miesięcy).

(dowód: akta kontroli str. 408-410)

Ustalono, że Sejmik Województwa Łódzkiego uchwalił Strategię Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007-2020, w której określił m.in. stan i uwarunkowania rozwoju. Stwierdzając m.in. niedostateczną dostępność komunikacyjną regionu dla lokalizacji dużych transportochłonnych inwestycji, zły stan techniczny infrastruktury drogowej, brak obwodnic większości miast, złą zewnętrzną dostępność komunikacyjną województwa łódzkiego, zły stan techniczny infrastruktury drogowej i brak dobrych powiązań zewnętrznych, wskazywał na możliwość zdyskontowania przyszłych korzyści wynikających z przecięcia autostrad na terenie województwa, rozbudowę i modernizację regionalnego układu drogowego w ścisłym powiązaniu z układem krajowym i europejskim. Przewidywał budowę, modernizację infrastruktury transportowej, rozwój transportu: drogowego, w tym miejskiego i zbiorowego. Stąd też założono w planie finansowym (na lata 2013-2016) rozbudowę drogi wojewódzkiej 726, 492, 485, przebudowę drogi 480 w Sieradzu i 481. Na ww. odcinki planowych prac wskazano także w informacji przekazanej do Wojewody Łódzkiego – jako odcinki o złym stanie technicznym nawierzchni jezdni (pismo z dnia 12.06.2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 411-423, 452)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

**17. Powoływanie – przy rozpatrzeniu projektów ruchu – komisji z udziałem Policji i zarządu dróg; zasięgnięcie opinii rzeczoznawców**

Nie przedłożono dokumentów świadczących o powoływaniu komisji z udziałem przedstawicieli Policji i zarządu drogi oraz zasięgnięciu opinii rzeczoznawcy (biegłego) w przypadku sprzecznych opinii, w sytuacjach skomplikowanej organizacji ruchu, np. podczas prowadzenia robót wieloetapowych, skutkujących znacznymi utrudnieniami, koniecznością weryfikacji przedłożonych programów sygnalizacji i obliczeń przepustowości dla sygnalizacji świetlanych.

(dowód: akta kontroli str. 424)

W wyjaśnieniach Dyrektor Departamentu Infrastruktury wskazał, że w jego ocenie podczas rozpatrywania wniosków o zatwierdzenie organizacji ruchu nie zachodziła potrzeba powoływania komisji oraz zasięgnięcia opinii rzeczoznawcy. Wszelkie wątpliwości pojawiające się na etapie rozpatrywania projektów organizacji ruchu omawiane są w ramach 3-osobowego zespołu zajmującego się sprawami organizacji ruchu. W szczególnych przypadkach organizowane są spotkania wyjazdowe z przedstawicielem ZDW w Łodzi, w celu oceny w terenie zaproponowanych rozwiązań oraz w razie potrzeby przeprowadzane są konsultacje z przedstawicielem KWP w Łodzi i lokalnymi władzami samorządowymi.

(dowód: akta kontroli str. 77-79)

**Ocena cząstkowa**

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

**18. Przestrzeganie zasad przy projektach uproszczonych**

Na podstawie rejestru i ewidencji projektów ustalono, że w badanym okresie nie przedkładano w Urzędzie i nie zatwierdzano uproszczonych projektów organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 424)

**19. Kontrola przestrzegania zasady wprowadzania tymczasowych ograniczeń lub zakazów wyłącznie w związku z nagłą (nieprzewidzianą) awarią**

Do zakresu zadań ZDW (RWD) zaliczono załatwianie spraw związanych z zajęciem pasa drogowego, w związku z wnioskami podmiotów posiadających infrastrukturę w pasach drogowych, w sprawie tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu, w przypadkach awarii urządzeń w pasie drogowym lub w jego pobliżu (§ 10 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.).

W badanym okresie przekazano do Urzędu 22 informacje o zajęciu (w trybie awaryjnym) pasa drogowego. Przykładowo: W RDW w Sieradzu w 2012 r. wydano trzy decyzje w tych sprawach, a w RDW w Belchatowie w 2012 r. wydano 11 decyzji. Analiza dokumentów w tych sprawach wykazała, że:

- czas, na jaki zostały wydane zezwolenia nie przekraczał 7 dni (w jednym przypadku 10 dni),
- zajęcie dotyczyło głównie chodników, pasów zieleni, lub pobocza, punktowo lub na powierzchni nieprzekraczającej 15 m<sup>2</sup>; w trzech przypadkach była również zajęta część jezdni nieprzekraczająca 50% szerokości ewidencyjnej, a powierzchnia zajęcia w każdym przypadku nie przekraczała 40 m<sup>2</sup>,
- dwa przypadki dotyczyły awarii kanalizacji sanitarnej w jezdni i w chodniku, jeden przypadek awarii przyłącza energetycznego w pasie zieleni, cztery – awarii gazociągu w chodniku i w poboczu, trzy – awarii wodociągu w jezdni, chodniku i pasie zieleni i jeden – oderwania gzymsu na budynku stojącym w granicach pasa drogowego,
- każdy przypadek był sprawdzany przez pracownika RDW, pod kątem faktycznego wystąpienia awarii oraz powierzchni zajęcia pasa drogowego, sposobu oznakowania i zabezpieczenia miejsca awarii,
- po zgłoszeniu zakończenia robót – Kierownik Obwodu Drogowego w Belchatowie sporządził protokół z przywrócenia pasa drogowego do stanu pierwotnego,
- RDW w Belchatowie zawiadamiał o wystąpieniu utrudnień Urząd Marszałkowski w Łodzi oraz ZDW.

(dowód: akta kontroli str. 424)

## 20. Analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa i jego efektywności

Zgodnie z § 2 ust. 1 lit. g rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. dokonywanie analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa i jego efektywności zostało zaliczone do działań w zakresie zarządzania ruchem.

Nie przedłożono kontrolującemu odrębnych, pisemnych w formie, okresowych (np. rocznych) analiz organizacji ruchu – poza opisanymi w protokołach i wystąpieniach pokontrolnych, opierających się m.in. na wynikach kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania oznakowania i urządzeń, które winny być przeprowadzane, co najmniej raz na sześć miesięcy oraz dokumentów Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 424-426)

W sprawie sposobu przeprowadzania (sporządzania) lub nieprzeprowadzania analiz (tryb, czasookres, forma) organizacji ruchu pod względem jego bezpieczeństwa i efektywności Dyrektor Departamentu Infrastruktury wyjaśnił, że w jego ocenie *analiza organizacji ruchu, jest dokonywana podczas cotygodniowych wyjazdowych spotkań Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (w skład której wchodzi przedstawiciele Departamentu, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi oraz Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Łodzi). Podczas wizji w terenie analizowana jest konkretna sytuacja drogowa, a następnie sporządzony protokół z komisji, w którym zawarte są uwagi i zmiany jakie należy wprowadzić w stałej organizacji ruchu. Zmiany w stałej organizacji ruchu drogowego są wprowadzane po zatwierdzeniu przez zarządzającego ruchem. Ponadto analiz dokonuje się podczas półrocznych kontroli, które realizowane są zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. i Rad Technicznych organizowanych w ZDW, na etapie sporządzania projektu budowlanego, dotyczącego planowanej inwestycji drogowej, na której omawiane są m.in. sprawy związane z geometrią drogi, infrastrukturą drogową oraz organizacją ruchu.*

(dowód: akta kontroli str. 77-79)

Protokoły z posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz inne dokumenty (informacje o wykonaniu zaleceń, protokoły przeglądów) potwierdzają wyjaśnienie Dyrektora Departamentu Infrastruktury w powyższym zakresie, w związku z tym należy uznać, że wykonywano analizy wynikające z § 2 ust. 1 lit. g rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

## 21. Wykorzystywanie danych z Policji o przyczynach wypadków drogowych oraz wniosków osób zainteresowanych organizacją ruchu

W protokole z kontroli przeprowadzonej za I półrocze 2013 r. odnotowano wykorzystywanie do analizy danych o liczbie zdarzeń, przekazanych z Urzędu do ŁUW. Poza tym brak było informacji o wykorzystywaniu danych z Policji w zakresie zdarzeń i ich wpływu na bezpieczeństwo.

(dowód: akta kontroli str. 425)

## 22. Realizowanie wniosków z ww. analiz

W związku z treścią ustaleń opisanych w pkt. 20 Dyrektor Departamentu Infrastruktury stwierdził, że *przedłożony projekt organizacji ruchu każdorazowo analizowany jest pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

*Podczas ostatniej kontroli za I półrocze 2013 r. szczególną uwagę zwrócono na poprawność oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych w ciągu dróg wojewódzkich, w których wystąpiły zdarzenia drogowe, wykazane w Analizie Bezpieczeństwa sporządzonej przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi.*

*Zaistniałe zdarzenia drogowe nie miały związku ze złym stanem technicznym drogi i nieprawidłową organizacją ruchu.*

(dowód: akta kontroli str. 77-79)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Delegatura NIK w Łodzi ocenia, że bieżąca współpraca z Policją np. w ramach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie wyczerpuje wszystkich możliwości, a w bieżących

działaniach powinny być uwzględniane dane z Policji o wszystkich zdarzeniach (wypadkach), a nie tylko ze skutkiem śmiertelnym.

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

Ocena cząstkowa

### 23. Prawidłowość realizacji zadania dotyczącego wprowadzenia organizacji ruchu na skrzyżowaniach dróg różnej kategorii

Zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii. W przypadku skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą powiatową lub gminną projekt organizacji ruchu, zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 5 ww. rozporządzenia, winien dodatkowo zawierać opinię organu zarządzającego ruchem na drodze krzyżującej się tj. właściwego starosty powiatowego, jako zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych (art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych)

Ustalono na podstawie analizowanych organizacji ruchu, że organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdzał organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii (dla dróg wojewódzkich), a ponadto projekty organizacji ruchu zawierały wymagane opinie.

(dowód: akta kontroli str. 425)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

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

Ocena cząstkowa

### Prawidłowość współdziałania z zarządami (zarządcami) dróg

#### 24. Dokonywanie bieżącej kontroli wprowadzania organizacji ruchu w terminie określonym w projekcie

W przypadku braku zawiadomienia przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu, na co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu – o terminie jej wprowadzenia, organ zarządzający ruchem ma obowiązek poinformować zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§ 12 ust 4 rozporządzenie MI z 23.09.2003 r.).

Nie stwierdzono przypadków braku zawiadomień, każdorazowo stosowano się do ww. przepisu.

(dowód: akta kontroli str. 425)

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

Ocena cząstkowa

#### 25. Kontrolowanie prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu

Konieczność kontrolowania prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, nakłada § 12 ust. 3. rozporządzenie MI z 23.09.2003 r..

W okresie od 1 stycznia 2011 r. do 30 marca 2012 r. Urząd nie przeprowadzał takich kontroli (nieprawidłowość tą ujawnił już Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi, w czasie kontroli przeprowadzonej w marcu 2012 r.). Realizując zalecenie pokontrolne Urząd podjął w tym zakresie działania, a w szczególności, do dnia zakończenia kontroli udokumentowano przeprowadzenie 19 takich kontroli (wszystkich projektów stałej organizacji). Analiza trzech wybranych losowo protokołów potwierdziła zachowanie 14 dniowego terminu oraz nie wykazała braków w kontrolowanym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 395-396, 425-432)

Dyrektor w tej sprawie wyjaśnił, że obecnie kontrole są przeprowadzane.

(dowód: akta kontroli str. 77-79)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

- nieprzeprowadzanie w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 30 marca 2012 r. kontroli prawidłowość wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

**Ocena cząstkowa**

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

**26. Prowadzenie okresowych (co 6 miesięcy) kontroli istniejącej organizacji ruchu**

Zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenie MI z 23.09.2003 r. organ zarządzający ruchem przeprowadza, co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych.

Z przedłożonej dokumentacji (plany i protokoły) wynika, że kontrole wykonywane były w wcześniej wskazanych okresach (brak było jednej kontroli w I półroczu 2011 r.), prawidłowo są dokumentowane, a ich wyniki wykorzystywane były w bieżącej pracy Departamentu Infrastruktury. Kontrolami objęto wszystkie drogi wojewódzkie, na całej ich długości. Zarząd odpowiadał na wystąpienia pokontrolne w wyznaczonym terminie, a RDW w sprawozdaniach potwierdzały realizację wniosków wynikających z dokonanych przeglądów. Ponadto, weryfikacji ww. działań dokonuje się podczas cotygodniowych Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz kolejnych kontroli półrocznych.

(dowód: akta kontroli str. 77-79, 395-396, 424-432, 433-453)

Izba zauważa, że kontrole prowadzone w trybie ww. przepisu stanowią bardzo istotny element w zakresie bezpieczeństwa ruchu na drogach i niewykonanie kontroli świadczy o nierzetelnej realizacji zadań, przez organ zarządzający ruchem. W tym przypadku należy również uwzględnić fakt, że kolejne kontrole przeprowadzane były w wyznaczonych okresach półrocznych.

Uwagi dotyczące badanej działalności

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

Ustalone nieprawidłowości

- nieprzestrzeżenie § 12 ust. 5 rozporządzenia rozporządzenie MI z 23.09.2003 r. poprzez nieprzeprowadzenie jednej kontroli okresowej w 2011 r.

**Ocena cząstkowa**

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

**27. Kontrola wykonania przez zarządy dróg obowiązku terminowej wymiany znaków, sygnalizatorów urządzeń bezpieczeństwa ruchu**

27.1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.<sup>17</sup> podano terminy, przed upływem których powinny być wymienione wszystkie znaki, sygnalizatory i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, niespełniające warunków. Wynikało z niego, że znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków powinny być zastąpione odpowiednimi znakami co 6 miesięcy w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r. Oznakowanie pionowe na sieci dróg wojewódzkich zostało zastąpione znakami spełniającymi warunki ww. rozporządzenia w przewidzianym terminie, tj. przed 31.12.2010 r.

Wymiana oznakowania następowała sukcesywnie, w kolejnych latach, w ramach bieżącego utrzymania jak i w ramach przebudowy kolejnych odcinków dróg wojewódzkich stąd też nie można podać jednej końcowej daty wymiany oznakowania na całości sieci dróg.

(dowód: akta kontroli str. 528)

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

**Ocena cząstkowa**

<sup>17</sup>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.) – rozporządzenie z Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

27.2. W protokołach z prac Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określano terminy realizacji wniosków (po dokonaniu wizji lokalnej i ich przyjęciu).

Kontrola terminowości ich realizacji polegała na analizie przekazanych przez Rejony Dróg Wojewódzkich sprawozdań dotyczących zmian w organizacji ruchu wynikających z posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na których sporządzano adnotacje o ich wykonaniu, analizie wykonania zaleceń w czasie półrocznych objazdów, uzyskiwaniu odpowiedzi na wystąpienia.

Zmiany wynikające z ustaleń ww. Komisji zatwierdzał (z upoważnienia Marszałka Województwa) Dyrektor Departamentu Infrastruktury (bez sporządzania nowych projektów organizacji ruchu, uzupełniając jedynie już istniejące dokumenty), a kopie pism w tej sprawie przekazywano, celem ich realizacji, do Wydziału Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi i zainteresowanego Rejonu Dróg Wojewódzkich.

(dowód: akta kontroli str. 424-432, 454-504)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Izba dostrzega fakt bieżącego monitorowania i analizowania skuteczności organizacji ruchu oraz konieczność podejmowania szybkich decyzji mających poprawić bezpieczeństwo na drogach. Zauważa jednak, że zmiany dokonywane poprzez decyzje Dyrektora Departamentu Infrastruktury (upoważnionego przez Marszałka do takich działań)<sup>18</sup> nie wyczerpują dyspozycji rozporządzenia MI z 23.09.2003 r. W powołanym rozporządzeniu przyjęto bowiem sposób postępowania w kolejnych etapach (sporządzenie, przedstawienie, rozpatrzenie, zatwierdzenie) przy czym każdorazowo wymagane są opinie tak właściwego komendanta Policji jak i ZDW. W ocenie NIK, udział w posiedzeniach Komisji nie jest równoznaczny z zaopiniowaniem o jakim mowa w § 7 powołanego rozporządzenia. Należy także uwzględnić treść § 1 ust. 2, § 4 ust. 1 oraz treść § 6 ust. 1 ww. rozporządzenia, w których sprecyzowano, że podstawą do zmiany organizacji ruchu na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji, a decyzje w tej sprawie podejmuje organ zarządzający ruchem.

Ustalono nieprawidłowości

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

- nieprzestrzeżenie rozporządzenie MI z 23.09.2003 r. poprzez niesporządzenie nowych organizacji ruchu, celem dokonania zmian wynikających z realizacji wniosków Komisji.

Ocena cząstkowa

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

## 28. Wnioski w sprawie zmian w organizacji ruchu i sposób ich rozpatrzenia

Na podstawie prowadzonego w Urzędzie rejestrów ustalono, że wpłynęły następujące ilości wniosków w sprawie zmian organizacji ruchu:

- w 2011 r. – 165,
- w 2012 r. – 211,
- w I połowie 2013 r. – 77.

Z protokołów z prac Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika m.in., że w badanych latach odbyło się 114 posiedzeń Komisji, na których rozpatrzono wszystkie zgłoszone wnioski w sprawie zmian w organizacji ruchu.

Wnioski w szczególności dotyczyły:

- wprowadzenia oznakowania na odcinkach drogi wojewódzkiej, w tym m.in. ograniczenia prędkości,
- poprawienia bezpieczeństwa jazdy,
- zmiany organizacji ruchu na wybranych odcinkach,
- zmian przejść dla pieszych,
- lokalizacji przystanków autobusowych,
- dostosowania organizacji ruchu do zmian natężenia ruchu w obrębie głównych ciągów komunikacyjnych.

<sup>18</sup>Patrz ustalenia niniejszego wystąpienia pkt. 2.

Wnioski w powyższym zakresie zgłaszane były także przez organy policji i straży miejskiej (cztery w 2012 r. i 10 w 2011 r.) Nie odnotowano wpływu wniosków od inspekcji drogowej. Wskazywano w nich także miejsca, w których odnotowano wzrost kolizji i wypadków.  
(dowód: akta kontroli str. 454-504, 505-510)

Ocena cząstkowa

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

#### 29. Wykorzystywanie informacji posiadanych przez organy zarządzające ruchem, celem poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu na drogach

Marszałkowie województw będąc organami zarządzającymi ruchem na drogach wchodzi w skład zarządu województwa, tj. organów będących zarządcami 46 odpowiednich kategorii dróg publicznych.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego są organami koordynacyjnymi w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, których zadania i uprawnienia zostały określone w dziale Va Prawa o ruchu drogowym.

W skład Rady Wojewódzkiej wchodzi m.in. przedstawiciele zarządów dróg, zarządów województwa i powiatów, wojewody, komendanta wojewódzkiego Policji.

Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD) kierowało Prezydium, w skład którego – jako Przewodniczący – wchodził Marszałek Województwa. W pracach Prezydium Rady uczestniczyli również Wojewoda i Komendant Wojewódzki Policji.

W latach 2011-2013 (I półrocze) odbyło się 14 posiedzeń Prezydium Rady i trzy sesje plenarne WRBRD.

Na posiedzeniu Prezydium Rady w dniu 7 grudnia 2012 r. przedstawiono sprawozdanie z realizacji programu autorstwa Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach samorządowych województwa łódzkiego w latach 2005-2010. Omówiono szczegółowo zakres przebudowy 28 miejsc niebezpiecznych, w których regularnie dochodziło do poważnych wypadków i zdarzeń drogowych. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego uzyskiwana była poprzez przebudowę drogi albo skrzyżowania z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań inżynierskich oraz koniecznych zmianach w organizacji ruchu przebudowanej drogi bądź skrzyżowania. Ze względu na zakończenie programu oraz uzyskanie efektów w postaci ograniczenia w 95% ilości zabitych i 62% spadku rannych w przebudowanych miejscach przedstawiciel Wojewody zaproponował WRBRD kontynuowanie realizacji programu na mniejszą skalę np. przebudowa 1 miejsca niebezpiecznego rocznie i dofinansowania tego zadania środkami WRBRD. Propozycja została zaakceptowana. Ponadto podejmowano decyzje o poprawie stanu dróg na wybranych odcinkach oraz działaniach prewencyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 505-506, 511-524)

Ocena cząstkowa

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

#### Realizacja wniosków pokontrolnych

Po kontroli P/10/061 – Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce Delegatura NIK w Łodzi skierowała do Marszałka Województwa Łódzkiego wystąpienie postulując:

- prowadzenie ewidencji projektów organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- egzekwowanie od podmiotów składających projekty organizacji ruchu, przestrzegania postanowień określonych w § 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.,
- przeprowadzanie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 23.09.2003 r.

Analiza przedłożonego materiału wykazała, że udzielona odpowiedź była rzetelna, a informacja o wykonaniu zaleceń NIK jest zgodna ze stanem faktycznym i znajduje potwierdzenie w dokumentacji. W szczególności przeprowadzono kontrolę w 2010 r. i

poinformowano o przyjętej formule wyznaczania terminu („po zakończeniu prac, nie później niż do... „<sup>19</sup>)

Ponadto – poza kontrolą wewnętrzną, instytucjonalną opisaną w pkt 14 niniejszego wystąpienia – organy zewnętrzne tj. Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi przeprowadził kontrole m.in. w zakresie objętym niniejszym wystąpieniem. W dniach 28-30 marca 2012 r. przeprowadził kontrolę zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich za okres od 1 stycznia 2011 r. do dnia kontroli, stwierdzając m.in., że:

- do ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w latach 2011-2012 nie wpisywano rzeczywistych terminów wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu. Ponadto wpisywano do ewidencji także projekty niezatwierdzone, co skutkowało „nierzetelnym prowadzeniem ewidencji,
- stwierdzono błędy w dwóch na 35 skontrolowanych projektach organizacji ruchu (w ocenie kontrolującego „nierzetelne prowadzenie dokumentacji”),
- nie przeprowadzono w I połowie 2011 r. kontroli półrocznej wszystkich dróg wojewódzkich, co Naczelnik WDIT wyjaśniła długotrwałą chorobą pracownika,
- w okresie lat 2011 do końca marca 2012 organ zarządzający ruchem nie przeprowadzał kontroli, które związane były z wprowadzeniem stałej organizacji ruchu na podległych drogach. W sprawie tej ww. Naczelnik wskazała na chorobę pracownika, dokonywanie raz w tygodniu wyjazdowych posiedzeń Komisje Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na których monitorowane są wybrane odcinki dróg oraz dokonywanie przez RDW cotygodniowe objazdy dróg (dokumentowane w dziennikach objazdów). W ocenie kontrolującego skutkiem zaniechania kontroli był wadliwie sprawowany nadzór, a tym samym „wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Marszałek poinformował Wojewodę Łódzkiego o wprowadzeniu ewidencji zgodnej z treścią § 9 rozporządzenia z 23 września 2003 r., zobowiązania pracowników do ścisłego przestrzegania przepisów w zakresie zatwierdzania projektów, przeprowadzania kontroli co 6 miesięcy i kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów w terminie do 14 dni od daty wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Sprawdzenie wykonania wniosków w tym zakresie potwierdziło ich realizację.

Ponadto, w okresie kontroli ŁUW w Łodzi, działając w trybie art. 12 ustawy o NIK, przeprowadził kontrolę na zlecenie Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK.

(dowód: akta kontroli str. 506-507)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Izba zauważa jednak, że kolejne kontrole wskazują na podobne uchybienia w funkcjonowaniu jednostki (brak kontroli i wpisów rzeczywistych dat wprowadzenia organizacji ruchu) co – w ocenie Izby – może wynikać z niestosowania rozwiązań systemowych lub niewystarczającej obsady kadrowej.

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

**Ocena cząstkowa**

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

#### 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>20</sup>, wnosi o:

1. Zamieszczanie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu wszystkich wymaganych danych,
2. Zapewnienie przeprowadzania we wszystkich przypadkach kontroli półrocznych oraz kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu (w ciągu 14 dni).
3. Skuteczną kontrolę realizacji przez ZDW wszystkich zadań ustawowych.

<sup>19</sup>Patrz uwagę dotyczącą badanej działalności w pkt. 15 niniejszego wystąpienia.

<sup>20</sup>Dz. U. z 2012 r., poz.82. ze zm.

4. Sporządzanie nowych organizacji ruchu, celem dokonania zmian wynikających z realizacji wniosków Komisji 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 dyrektora Delegatury NIK w Łodzi.

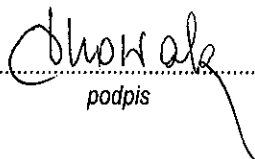
Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

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.


Łódź, dnia **25** września 2013 r.

Kontroler  
Dariusz Nowak  
doradca ekonomiczny

  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Łodzi

p.o. Dyrektora  
Edward Lis

  
.....  
podpis