



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-08-01/2013  
P/13/078

Tekst ujednoczony

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62  
lwa@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym w latach 2011-2013 (do 9 sierpnia) <sup>1</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Kontrolę na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup> , przeprowadziła Anna Mach, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87163 z dnia 24 maja 2013 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie <sup>3</sup> , 03-719 Warszawa, ul. Jagiellońska 26
Kierownik jednostki kontrolowanej	Adam Struzik, Marszałek Województwa Mazowieckiego <sup>4</sup>  (dowód: akta kontroli str. 4)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>5</sup> działalność Marszałka Województwa w zbadanym zakresie.

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego przygotowany był do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym.

Zidentyfikowane nieprawidłowości dotyczyły:

- nierzetelnego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu,
- zatwierdzania projektów organizacji ruchu niespełniających wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>6</sup>,
- nieskutecznego nadzoru nad pracownikami Urzędu wykonującymi zadania kontrolne z zakresu zarządzania ruchem,
- nieegzekwowania od Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich<sup>7</sup> informacji dotyczących usuwania nieprawidłowości stwierdzonych w ramach kontroli dróg wojewódzkich,
- niezrealizowania wniosków pokontrolnych NIK.

<sup>1</sup> W zakresie czynności planistycznych, przygotowawczych bądź danych porównawczych, które miały wpływ na zjawiska będące przedmiotem kontroli, okres kontroli został rozszerzony o 2010 r. W celu określenia dróg, dla których istnieje obowiązek posiadania zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, kontrolą objęto dokumentację dotyczącą budowy, przebudowy, remontów i prac utrzymaniowych dróg, począwszy od 29 października 2003 r., tj. od dnia wejścia w życie rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

<sup>2</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm. – dalej także *ustawa o NIK*.

<sup>3</sup> Dalej także *Urząd* lub *UMWM*.

<sup>4</sup> Dalej także Marszałek Województwa.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>6</sup> Dz.U. Nr 177, poz. 1729 - dalej także rozporządzenie o zarządzaniu ruchem.

<sup>7</sup> Dalej także *MZDW*.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>8</sup> Marszałek Województwa jest organem zarządzającym ruchem na drogach wojewódzkich województwa mazowieckiego, z wyłączeniem dróg na obszarze: m.st. Warszawy, Płocka, Siedlec, Radomia i Ostrołęki. Wg stanu na 30 czerwca 2013 r. łączna długość 124 dróg wojewódzkich wynosiła 2820,8 km.

(dowód: akta kontroli str. 335-340)

Prowadzenie spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego, zgodnie z regulaminami organizacyjnymi UMWM<sup>9</sup>, należy do zakresu działania Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu<sup>10</sup>.

Zgodnie z § 10 Regulaminu wewnętrznego Departamentu NI, stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 515/09 Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 29 grudnia 2009 r. do zadań Wydziału Inżynierii Ruchu należy między innymi: prowadzenie spraw związanych z organizacją ruchu na drogach wojewódzkich na obszarze Województwa; wykonywanie czynności wynikających ze sprawowanego przez Zarząd nadzoru nad MZDW; współpraca z MZDW w sprawach dotyczących dróg wojewódzkich oraz kategoryzacji dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

(dowód: akta kontroli str. 8, 16, 18-28, 178)

W okresie objętym kontrolą, do załatwiania spraw z zakresu zarządzania ruchem, określonych w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem, w tym do zatwierdzania i opiniowania organizacji ruchu Marszałek Województwa upoważnił:

- Janusza Ulatowskiego – Dyrektora Departamentu NI w okresie od 17 stycznia 2003 r. do 30 września 2011 r. (upoważnienie z 11 czerwca 2008 r., ważne do 30 września 2011 r.) oraz Katarzynę Wieczorek – Dyrektora Departamentu NI od 1 października 2011 r. (upoważnienie z 27 stycznia 2012 r.),
- Zastępców Dyrektora Departamentu NI – Jana Bartosza (upoważnienia z 23 lipca 2007 r. i 2 stycznia 2012 r.) oraz Krzysztofa Rodziewicza (upoważnienie z 23 sierpnia 2011 r.).

(dowód: akta kontroli str. 4, 174-178, 718-719)

W zakresach czynności, obowiązków, uprawnień, odpowiedzialności pracowników określono zadania dotyczące organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>11</sup>.

We wszystkich zakresach obowiązków wyznaczono zastępstwa na czas nieobecności poszczególnych osób.

(dowód: akta kontroli str. 5, 168-169, 182-191, 720-722)

<sup>8</sup> Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

<sup>9</sup> Uchwały Zarządu Województwa Mazowieckiego w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie: nr 1833/264/09 z dnia 21 lipca 2009 r. (z późniejszymi zmianami) oraz nr 2522/214/12 z dnia 4 grudnia 2012 r.

<sup>10</sup> Dalej także *Departament NI*.

<sup>11</sup> W zakresach tych wskazano m.in.: między innymi: rozpatrywanie spraw z zakresu zatwierdzania i opiniowania stałej i czasowej organizacji ruchu drogowego; rozpatrywanie wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu; udział w komisjach wprowadzających lub zmieniających organizację ruchu; weryfikację analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego; kontrolę zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałej organizacji ruchu; kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania; funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych i urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego; współdziałanie z zarządami dróg, organami zarządzającymi ruchem, zarządami kolei, organami Policji, jednostkami samorządowymi szczebla powiatowego i gminnego, administracją rządową w zakresie drogownictwa oraz bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego.

Spośród 24 pracowników<sup>12</sup> UMWM wykonujących zadania z zakresu oceny prawidłowości sporządzania projektów przedstawionych do zatwierdzenia, dokonujących analiz istniejącej organizacji ruchu, opiniujących projekty przedkładane przez inne organy zarządzające ruchem (tymi zadaniami zajmowało się 6 pracowników), a także prowadzących kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów oraz kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych (15 pracowników) oraz oceniających prawidłowość sporządzania projektów przedstawionych do zatwierdzenia w ograniczonym zakresie (2 pracowników) i prowadzących ewidencję (1 pracownik), jedynie dwie osoby (w tym kierownik Wydziału Inżynierii Ruchu) posiadały wykształcenie z zakresu inżynierii ruchu drogowego.

Ponadto, 21 z 24 pracowników realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym zostało przeszkolonych przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie z zakresu kontroli organizacji ruchu na drogach wojewódzkich.

(dowód: akta kontroli str. 5, 170-171, 717)

Według wyjaśnień Jana Bartosza Zastępcy Dyrektora Departamentu NI rzetelna ocena poprawności przedkładanych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu jest zapewniana poprzez ustawiczne samokształcenie pracowników, cykliczne szkolenia pracowników przez Kierownika Wydziału Inżynierii Ruchu oraz nadzór Kierownika nad przedkładanymi do zatwierdzenia organizacjami ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 370)

Łączna długość dróg wojewódzkich, dla której Województwo Mazowieckie posiada zatwierdzoną organizację ruchu wynosi 2817,3 km, tj. 99,9%.

Według wyjaśnień Jana Bartosza Zastępcy Dyrektora Departamentu NI pozostałe drogi o długości ok. 3 km są to drogi gruntowe, strategiczne, które nie podlegają oznakowaniu zgodnie z załącznikiem do 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<sup>13</sup>, a organizacja ruchu sprowadza się w istocie do planu sytuacyjnego z naniesioną granicą ewidencyjną drogi.

(dowód: akta kontroli str. 833)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

W okresie objętym kontrolą, projekty organizacji ruchu (stałej i czasowej) rozpatrywane były przez sześciu pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu (z których dwóch zatrudnionych było odpowiednio do 30 czerwca 2012 r. i 30 kwietnia 2013 r.). Stwierdzono, że spośród 3 059 projektów ogółem, które w latach 2011-2013 (do 30 czerwca) wpłynęły do UMWM, ponad 57% z nich (1 760) zostało rozpatrzonych przez dwóch pracowników Krzysztofa K. i Jolantę M.

(dowód: akta kontroli str. 32, 172)

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI podział rozpatrywania przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu projektów organizacji ruchu wynika z podziału województwa na obszary przydzielone do poszczególnych pracowników. Znaczny odsetek spraw załatwianych przez Jolantę M. i Krzysztofa K. w stosunku do liczby spraw załatwianych przez innych pracowników wynika

<sup>12</sup> Zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym w latach 2011-2013 (do 30 czerwca) realizowało łącznie 24 pracowników UMWM, z tego na koniec 2011 r. – 23 osoby, a na koniec 2012 r. i na 30 czerwca 2013 r. – 21 osób.

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.

z przeprowadzonych w okresie kontroli zmian obszarów przydzielonych poszczególnym pracownikom i zmian kadrowych w Wydziale Inżynierii Ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 706)

**Ocena cząstkowa**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zbadanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą, Zarząd Województwa Mazowieckiego zarządzał drogami wojewódzkimi o łącznej długości 2820,8 km, z wyjątkiem dróg wojewódzkich położonych w granicach miast na prawach powiatu, przy pomocy Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, tj. wojewódzkiej samorządowej jednostki organizacyjnej, nieposiadającej osobowości prawnej.

MZDW, wykonywał zadania zarządcy dróg wojewódzkich na podstawie Statutu, przyjętego uchwałą Nr 75/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 20 czerwca 2011 r. (ze zmianami).

Uchwałą Nr 657/336/10 z dnia 7 kwietnia 2010 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego udzielił p.o. Dyrektora MZDW Zbigniewowi Ostrowskiemu, na czas pełnienia funkcji, pełnomocnictwa do dokonywania wszelkich czynności w zakresie spraw określonych Statutem MZDW.

(dowód: akta kontroli str. 192-207)

W latach 2012-2013 (I półrocze) MZDW wydatkował na drogi łącznie 309 295,2 tys. zł<sup>14</sup>, z tego na budowę i przebudowę dróg – odpowiednio 151 103, tys. zł i 27 463,6 tys. zł, na remonty dróg – odpowiednio 60 959,5 tys. zł i 5 855,9 tys. zł. Na bieżące utrzymanie dróg w 2012 wydatkowano 40 044,6 tys. zł, w tym 9 200,0 tys. zł na inżynierię ruchu, a do 30 czerwca wydatkowano 23 868,4 tys. zł, w tym 985,2 tys. zł na inżynierię ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 372, 767-829)

Ustalone nieprawidłowości

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

**Ocena cząstkowa**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

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

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem w Departamencie NI prowadzona była ewidencja zatwierdzonych projektów stałych i czasowych organizacji ruchu, zawierająca dane określone w § 9 ust. 2 tego rozporządzenia. Zatwierdzone projekty nie były wpisywane do ewidencji na bieżąco i w sposób chronologiczny.

W wyniku analizy stwierdzono, że w rejestrach za lata 2011-2013 (do 30 czerwca):

- 1) zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu nie wprowadzono danych dotyczących rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, pomimo że termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu minął w odniesieniu do 407 pozycji (z 1 030 zatwierdzonych projektów)
- 2) zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu nie wprowadzono danych dotyczących rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej

<sup>14</sup> W 2012 r. wydatkował 252 107,3 tys. zł, a w I półroczu 2013 r. – 57 187,9 tys. zł.

organizacji ruchu/przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, pomimo że termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu minął – w odniesieniu do odpowiednio 79 i 886 pozycji (z 1 262 zatwierdzonych projektów).

(dowód: akta kontroli str. 33-167)

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI niedokonywanie ww. wpisów w ewidencji projektów zatwierdzonych czasowych i stałych organizacji ruchu wynika z braku powiadomienia od jednostki wprowadzającej organizację ruchu o terminie jej wprowadzenia.

(dowód: akta kontroli str. 706)

Rzetelność zapisów ewidencji zbadano na podstawie 38 projektów organizacji ruchu (23 stałych i 15 czasowych), zatwierdzonych po 20 maja 2011 r. Stwierdzono, że wpisy w ewidencji odpowiadają danym zawartym w projektach organizacji ruchu, z wyjątkiem ośmiu przypadków dotyczących rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu, terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu oraz przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. W jednym przypadku w przekazanej do kontroli ewidencji zatwierdzonych czasowych organizacji ruchu (do dnia 31 maja 2013 r.) nie znajdował się projekt nr 206/2013, zatwierdzony w dniu 4 kwietnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 49, 85, 87, 90, 115, 163, 1114-1125)

Projekty poprzedniej – stałej i czasowej organizacji ruchu przechowywane były zgodnie z § 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 1126)

W latach 2011-2013 (I półrocze) do Departamentu NI wpłynęły 3 192 wnioski o zatwierdzenie stałej i czasowej organizacji ruchu, w tym 1 351 stałej i 1 841 czasowej. W okresie objętym kontrolą: zatwierdzono 2 292 projekty organizacji ruchu, z tego 1 030 stałej organizacji i 1 262 czasowej organizacji; odesłano do poprawy 35 projektów stałej organizacji ruchu i 40 czasowej organizacji; odrzucono sześć projektów stałej organizacji i 27 czasowej organizacji; pozostawiono bez rozpatrzenia 205 projekty stałej organizacji ruchu i 178 czasowej organizacji.

(dowód: akta kontroli str. 32)

Analiza 6 z 33 decyzji odrzuconych wykazała, że przyczyną odrzucenia projektu organizacji ruchu była niezgodność z przepisami rozporządzenia o zarządzaniu ruchem lub zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nie stwierdzono przypadków odrzucenia projektów organizacji ruchu spełniających warunki określone w § 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 642-697)

W latach 2011-2013 (do 30 czerwca) bez rozpatrzenia pozostawiono odpowiednio 94, 75 i 36 projektów stałej organizacji ruchu oraz 76, 87 i 15 projektów czasowej organizacji ruchu.

W wyniku analizy pięciu spośród 33 projektów organizacji ruchu odesłanych zgłaszającym je do zatwierdzenia podmiotom (czterech dotyczących czasowej i jednego dotyczącego stałej organizacji ruchu) stwierdzono, że przyczyną ich odesłania był m.in. brak: opinii lub oryginałów opinii, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem; wskazania terminu wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu; oznakowania pasa drogi dla przeciwnego kierunku ruchu; danych o natężeniu ruchu na

przedmiotowej drodze wojewódzkiej; lokalizacji istniejącego oznakowania drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 698-702)

Szczegółowym badaniem objęto 38 zatwierdzonych, po 20 maja 2011 r., projektów organizacji ruchu (2%), z tego 23 projekty stałej organizacji ruchu i 15 projektów czasowej organizacji ruchu.

W wyniku analizy stwierdzono, że projekty organizacji ruchu zawierały dane określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, z wyjątkiem:

- 1) czterech projektów stałej organizacji ruchu, do których załączono plany orientacyjne w niewłaściwej skali,
- 2) trzech projektów stałej organizacji ruchu, które nie zawierały planu orientacyjnego (1), charakterystyki drogi (1), terminu wprowadzenia organizacji ruchu (1),
- 3) czterech projektów czasowej organizacji ruchu, w których nie wskazano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu.

Badane projekty zawierały, zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem wszystkie wymagane opinie.

W czterech przypadkach przy zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu wskazano, że odbiór sygnalizacji świetlnej ma nastąpić w drodze odbioru komisyjnego. W trzech przypadkach w dokumentacji nie było potwierdzenia dokonania takiego odbioru.

Projekty organizacji ruchu rozpatrywano w terminach określonych w art. 35 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>15</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 975-1064, 1104-1105)

W latach 2011-2013 (I półrocze) Dyrektor Departamentu NI zatwierdził po jednym uproszczonym projekcie czasowej organizacji ruchu, obejmującym oznakowanie powtarzalne do stosowania na drogach wojewódzkich województwa mazowieckiego.

(dowód: akta kontroli str. 32, 327, 353-362)

W latach 2011-2013 (do 9 sierpnia) dwie firmy przedłożyły sześć zawiadomień o wprowadzeniu uproszczonej organizacji ruchu (po trzy w 2012 r. i w 2013 r.), natomiast dwie firmy, w trakcie kontroli NIK, złożyło 12 zgłoszeń o wprowadzeniu dynamicznej organizacji ruchu.

W zawiadomieniach nie wskazano wszystkich wymaganych informacji, określonych w § 12 ust. 2 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, tj. oprócz daty i miejsca – także czasu wykonywania robót.

Ponadto, MZDW Rejon Drogowy Radom przedłożył 30 informacji dotyczących udostępnienia projektu czasowej organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 839-859)

Z informacji przedłożonych przez Komendanta Stołecznego Policji i Mazowieckiego Komendanta Wojewódzkiego Policji wynika, że w 2012 r. do jednostek tych nie wpłynęły zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu na podstawie uproszczonego projektu. Podczas pełnienia służby policjanci nie odnotowali przypadków wykonywania robót utrzymaniowych na drogach, na których odbywał się ruch pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 364, 366-367, 712, 714-715)

W latach 2011-2013 (I półrocze) wystąpiło 20 przypadków wprowadzenia tymczasowych ograniczeń lub zakazów w ruchu. W wyniku analizy 6 z nich stwierdzono, że przyjęte one zostały przez organ zarządzający ruchem, zgodnie

---

<sup>15</sup> Dz.U. z 2013 r., poz. 267.

z § 10 ust. 3 pkt. 1 i 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Przyczyną wprowadzenia tymczasowych ograniczeń lub zakazów w ruchu (objętych analizą) były uszkodzenia nawierzchni drogi, przede wszystkim w związku ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (budowa autostrady) oraz w wyniku podmycia odcinka drogi.

Nie stwierdzono przypadków wykorzystywania przez zarządcę drogi/właścicieli infrastruktury możliwości wprowadzenia tymczasowych ograniczeń do prowadzenia niezaplanowanych (nieskoordynowanych) remontów czy do „ominięcia” zatwierdzenia organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 327, 947-970)

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 2 organ zarządzający ruchem opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI wynika, że nie jest prowadzona ewidencja analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz odrębna dokumentacja dla takich analiz.

(dowód: akta kontroli str. 323)

Departament NI dysponował analizami Policji o przyczynach wypadków drogowych za IV kwartał 2012 r. i I kwartał 2013 r. W raportach dotyczących stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wskazano, że w znacznej większości infrastruktura drogowa nie miała wpływu na zaistniałe zdarzenia drogowe.

(dowód: akta kontroli str. 373-399)

W odniesieniu do analiz organizacji ruchu pod względem jego bezpieczeństwa i efektywności za lata 2011-2013 (do 30 czerwca), w szczególności w zakresie miejsc i odcinków niebezpiecznych, współczynników wypadkowości Zastępca Dyrektora Departamentu NI podał, że Urząd przeprowadzał analizy organizacji ruchu pod względem jego bezpieczeństwa i efektywności w oparciu o wnioski w zakresie zmian organizacji ruchu, które dotyczyły miejsc niebezpiecznych na drogach wojewódzkich. W uzasadnionych przypadkach występowało do jednostek Policji z prośbą o przekazanie statystyki zdarzeń drogowych do jakich doszło na odcinkach dróg wojewódzkich objętych składanymi wnioskami.

(dowód: akta kontroli str. 833)

Analiza 13 stałych i 2 czasowych projektów organizacji ruchu obejmujących skrzyżowania dróg różnej kategorii wykazała, że w każdym przypadku do wniosku załączone były opinie organów zarządzających ruchem i zarządów dróg.

(dowód: akta kontroli str. 975-979, 1020-1022)

1. Analiza rejestrów zatwierdzonych stałych i czasowych organizacji ruchu za lata 2011-2013 (I półrocze) wykazała, że w ośmiu przypadkach do ewidencji błędnie wprowadzono dane<sup>16</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 49, 85, 87, 90, 115, 163)

Ustalone  
nieprawidłowości

<sup>16</sup> Dotyczyły one: terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu dla projektu nr 263/11: wpisano datę „2012-09-30”, podczas gdy w dokumentacji widniała data „31.03.2012”; przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu dla projektu nr 412/11: wpisano „II kwartał 2012”, podczas gdy w dokumentacji widniała data „III kwartał 2012”; przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu dla projektu nr 91/13: wpisano datę „2013-03-31”, podczas gdy w dokumentacji widniała data „31.12.2013”; rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu dla projektu nr 283/11: podano „2010-10-15”, podczas gdy projekt zatwierdzono 6 lipca 2011 r.; rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu dla projektu nr 10/13: podano „2012-04-04”, podczas gdy projekt zatwierdzono 7 stycznia 2013 r.; rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu dla projektu nr 36/13: podano „2012-04-04”, podczas gdy projekt zatwierdzono 6 marca 2013 r.; terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu dla projektu nr 99/13 podano „2012-12-31”, podczas gdy projekt zatwierdzono 9 maja 2013 r.

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI były to oczywiste pomyłki pisarskie.

(dowód: akta kontroli str. 706, 1112-1113)

2. W latach 2011-2013 (do 30 czerwca) Dyrektor Departamentu NI pozostawił bez rozpatrzenia odpowiednio 94, 75 i 36 projektów stałej organizacji ruchu oraz 76, 87 i 15 projektów czasowej organizacji ruchu, podczas gdy przepisy rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, a także procedury wewnętrzne Urzędu nie przewidują takiej możliwości.

(dowód: akta kontroli str. 32, 329-334)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI wynika między innymi, że projekty zostały odesłane do nadawcy „bez rozpatrzenia” ze względu na braki formalne w projektach w stosunku do wymogów rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Odesłanie projektu bez rozpatrzenia jest formą zakończenia sprawy. Po ponownym złożeniu projektu jest on rejestrowany pod nowym numerem. Jeżeli projekt jest kompletny z formalnego punktu widzenia, jest rozpatrywany (sprawdzany). Taka procedura jest uwzględniona w wewnętrznych procedurach Urzędu Marszałkowskiego w zapisie: „W przypadku gdy otrzymany projekt jest niekompletny pracownik przygotowuje pismo wzywające do uzupełnienia nadesłanych dokumentów. Po uzupełnieniu dokumentacja jest ponownie sprawdzana”.

(dowód: akta kontroli str. 706)

W ocenie NIK pozostawienie sprawy bez rozpoznania, skutkujące zakończeniem postępowania administracyjnego nie jest tożsame z wezwaniem do uzupełnienia dokumentacji.

3. Analiza 23 zatwierdzonych w latach 2011-2013 (I półrocze) projektów organizacji ruchu wykazała, że:

- do czterech projektów stałej organizacji ruchu (17,4%) załączono plany orientacyjne w skali 1:3 000 oraz od 1:50 000 do 1:150 000, podczas gdy zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem projekt organizacji powinien zawierać plan orientacyjny w skali od 1:10 000 do 1:25 000,
- do projektu stałej organizacji ruchu nr 114/11 nie załączono planu orientacyjnego, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem,
- w opisie technicznym załączonym do projektu stałej organizacji ruchu nr 153/11 nie uwzględniono charakterystyki drogi, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem,
- w projekcie stałej organizacji ruchu nr 218/11 nie wskazano przewidywanego terminu wprowadzenia nowej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

Ponadto, w wyniku analizy 15 zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu stwierdzono, że w czterech przypadkach (26,7%), w projektach tych nie wskazano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 975-1064)

Z wyjaśnień Kierownika Wydziału Inżynierii Ruchu wynika między innymi, że plany orientacyjne, które zostały dołączone w niewłaściwej skali, zgodnie z ustaleniami z projektantem organizacji ruchu, to przeoczenie powinno zostać

wyeliminowane w momencie odbioru projektu. Niestety nie zostało to uwzględnione z uwagi na liczbę spraw prowadzonych przez pracowników.

W odniesieniu do braku planu orientacyjnego, charakterystyki drogi i terminu wprowadzenia organizacji ruchu Kierownik Wydziału Inżynierii Ruchu wyjaśnił, że jest to wynikiem przeoczenia osób składających projekty organizacji ruchu, które w momencie odbioru projektu organizacji ruchu miały uzupełnić brakujące dane, a które w wyniku pośpiechu nie zawarły powyższych informacji w poszczególnych projektach.

(dowód: akta kontroli str. 1019, 1127)

W ocenie NIK powyższe wyjaśnienia wskazują na fakt, że niezgodnie z postanowieniami procedury wewnętrznej „Organizacja ruchu na drogach wojewódzkich” pracownicy Departamentu NI rozpatrują wnioski, które nie są kompletne i nie spełniają wymogów rozporządzenia o zarządzaniu ruchem (wnioski takie są następnie zatwierdzane z upoważnienia Marszałka Województwa).

4. Odbiór sygnalizacji świetlnej w zatwierdzonych projektach stałej organizacji ruchu nr 218/11 i 313/12 oraz czasowej organizacji ruchu nr 38/12 nie został dokonany komisyjnie, pomimo wskazania tej formy odbioru w zatwierdzonym przez organ zarządzający ruchem projekcie.

(dowód: akta kontroli str. 975-1064, 1104-1105)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI wynika, że nie dokonano odbioru komisyjnego wymienionych projektów. Kontrola tych organizacji ruchu została przeprowadzona w oparciu o § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, ze względu na niemożność udziału pracownika Departamentu w odbiorze komisyjnym spowodowanym innymi kontrolami.

(dowód: akta kontroli str. 1135)

Zatwierdzone projekty czasowej i stałej organizacji ruchu nie są wpisywane do odpowiednich rejestrów chronologicznie, tj. wg daty ich zatwierdzenia.

(dowód: akta kontroli str. 33-167)

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI fakt ten jest spowodowany nadaniem kolejnych numerów spraw przez Elektroniczny System Obiegu Dokumentów. Jest on nadawany automatycznie w momencie rozpoczynania pracy nad projektem.

(dowód: akta kontroli str. 706)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w badanym obszarze.

#### **4. Prawdliwość współdziałania z zarządami dróg**

W okresie objętym kontrolą, Departament NI wystosował do MZDW osiem pism z wykazem zatwierdzonych organizacji ruchu, które utraciły ważność ze względu na brak powiadomienia organu zarządzającego ruchem o terminie wprowadzenia tych organizacji<sup>17</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 910-938)

W odniesieniu do sposobu, w jaki MZDW odpowiedział na wysyłane w 2011 r. i 2013 r. przez Urząd pisma w sprawie utraty ważności zatwierdzonych organizacji

<sup>17</sup> Dwa pisma z 2013 r. obejmowały łącznie: 89 projektów stałej organizacji ruchu zatwierdzonych w 2012 r. i 214 projektów zatwierdzonych w 2011 r.; 241 projektów czasowej organizacji ruchu zatwierdzonych w 2012 r. i 255 projektów zatwierdzonych w 2011 r. Sześć pism z 2011 r. obejmowały: jeden projekt stałej organizacji ruchu zatwierdzony w 2011 r., i 214 projektów zatwierdzonych w 2010 r. oraz 71 projektów zatwierdzonych w 2009 r. oraz siedem projektów czasowej organizacji ruchu zatwierdzonych w 2011 r. i 194 projekty zatwierdzone w 2010 r. oraz 11 projektów zatwierdzonych w 2009 r.

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Ocena cząstkowa

Opis stanu  
faktycznego

ruchu Zastępca Dyrektora Departamentu NI podał, że MZDW przyjął do wiadomości informację o utracie ważności.

(dowód: akta kontroli str. 1135)

W latach 2011-2013 (do 30 czerwca) zatwierdzono łącznie 1 000 stałych projektów organizacji ruchu<sup>18</sup>, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, natomiast przeprowadzono 333 kontrole, co stanowiło odpowiednio: 40,9%, 34,3% i 11,7% zatwierdzonych projektów.

(dowód: akta kontroli str. 324)

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu przeprowadzano (...) dla tych projektów stałej organizacji ruchu, dla których wpłynęło powiadomienie o ich wprowadzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 327)

Z badanej próby 23 projektów stałej organizacji ruchu w 19 przypadkach do 30 czerwca 2013 r. upłynął termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.

Stwierdzono, że: w trzech przypadkach kontrole nie wykazały żadnych nieprawidłowości; w siedmiu przypadkach skierowano do MZDW pisma wzywające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, z czego w dwóch przypadkach nie wpłynęły odpowiedzi; w jednym przypadku pomimo stwierdzenia nieprawidłowości nie wystosowano pisma do MZDW; w ośmiu przypadkach do Urzędu nie wpłynęło powiadomienie o wprowadzeniu organizacji ruchu.

Spośród 11 kontroli wykonania zadań technicznych, siedem przeprowadzonych zostało w terminie od 3 do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, a trzy w terminie od 17 do 34 dni. Organizacja ruchu nr 79/12 wprowadzona została w drodze odbioru komisyjnego, m.in. z udziałem pracownika Departamentu NI.

(dowód: akta kontroli str. 1065-1103)

W latach 2012-2013 (I półrocze) zgodnie z postanowieniami § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem pracownicy UMWM i jego delegatur skontrolowali co najmniej raz na 6 miesięcy wszystkie drogi wojewódzkie na całej ich długości, obejmujące 2821,974 km w 2012 r. oraz 2820,837 km w 2013 r.

W 2011 r. w I półroczu skontrolowano jedynie 63,5% dróg wojewódzkich (1792,055 km z 2821,660 km), a w II półroczu 2011 r. – 100% dróg.

(dowód: akta kontroli str. 327)

Procedury wewnętrzne prowadzenia kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem określone zostały w Poleceniach służbowych Sekretarza Województwa – Dyrektora Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie z dnia 21 stycznia 2011 r. i 30 maja 2012 r.<sup>19</sup> (dalej Polecenia służbowe).

(dowód: akta kontroli str. 400-447)

W 11 przypadkach Departament NI nie wyegzekwował od delegatur Urzędu przedłożenia w terminie określonym w Poleceniach służbowych planów kontroli dróg na kolejne okresy półroczne 2011 i 2012 r.

<sup>18</sup> W 2011 r. zatwierdzono 403 projekty stałej organizacji ruchu, w 2012 r. – 434, a do 30 czerwca 2013 r. – 163, a przeprowadzono odpowiednio: 165, 149 i 19 kontroli.

<sup>19</sup> W Poleceniach służbowych określono zasady postępowania Delegatur Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie w zakresie powierzonych czynności, polegających na: kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego z wyłączeniem dróg na obszarach miast na prawach powiatu (Warszawy, Płocka, Ostrołęki, Siedlec i Radomia) oraz współdziałania przy realizacji powyższych czynności z Departamentem Nieruchomości i Infrastruktury.

Opracowane plany kontroli, przed terminem rozpoczęcia okresowych kontroli, były zatwierdzane przez Dyrektora Departamentu NI.

(dowód: akta kontroli str. 448)

W wyniku analizy okresowych kontroli istniejącej organizacji ruchu, przeprowadzonych w 2012 r. stwierdzono, że w I półroczu kontrolą objęto 94,3% długości dróg wojewódzkich (2659,574 km), a w II półroczu skontrolowano 95,7% długości dróg (2699,770 km).

Przyczyną nieobjęcia kontrolą 100% długości dróg było wyłączenie z nich odcinków objętych czasową organizacją ruchu.

We wszystkich protokołach kontroli sporządzonych przez Delegaturę w Ciechanowie zamieszczano sformułowanie „Kontrola nie obejmowała pracy sygnalizacji świetlnej”, co było niezgodne z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 450-476)

Analiza dokumentacji kontroli przeprowadzonych w 2012 r. na 21 odcinkach dróg o łącznej długości 950,425 km wykazała, że:

- 1) po zakończeniu czynności kontrolnych we wszystkich przypadkach sporządzono protokół kontroli,
- 2) w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w 51 przypadkach skierowano do MZDW pisma wzywające do ich usunięcia, a w dwóch przypadkach takie pisma nie zostały skierowane,
- 3) do Urzędu wpłynęło łącznie 21 odpowiedzi MZDW, z tego siedem dotyczących kontroli za I półrocze i 14 za II półrocze. Do dnia 19 lipca 2013 r. nie wpłynęły 23 odpowiedzi na wystosowane przez Departament NI pisma.

(dowód: akta kontroli str. 477-641, 1136-1138)

W okresie objętym kontrolą Urząd skierował w dniu 28 marca 2013 r. do MZDW, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem dwa wnioski dotyczące sporządzenia projektów organizacji ruchu. Pisma do MZDW wystosowano w związku z wnioskami Komendy Powiatowej Policji w Ostrowi Mazowieckiej dotyczącymi oznakowania skrzyżowania drogi wojewódzkiej 690 z drogą powiatową nr 2623W w m. Boguty Pianki w związku z ograniczoną widocznością tablicy kierunkowej i miejscowości Żebry Kolonia i Boguty. Do dnia zakończenia kontroli NIK, nowa organizacja ruchu dla ww. odcinka drogi nie została przez MZDW opracowana.

(dowód: akta kontroli str. 971-974)

W okresie objętym kontrolą, Urząd nie przeprowadzał kontroli wykonania przez MZDW wymiany wszystkich znaków, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, niespełniających warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI wynika między innymi, że prawidłowość zastosowania, wykonania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych na drogach wojewódzkich jest na bieżąco sprawdzane w trakcie okresowej kontroli dróg wojewódzkich, wynikającej z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Kontrola zgodności posiadanych projektów organizacji ruchu z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych dla znaków, prowadzona jest na bieżąco przy zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu. Dotyczy to w szczególności aktualizacji symboli oznakowania poziomego.

(dowód: akta kontroli str. 707, 833)

W 2012 r. Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>20</sup> (dalej Rada) dokonała wspólnie z delegaturami Urzędu przeglądu sieci utwardzonych dróg publicznych<sup>21</sup> na terenie województwa mazowieckiego.

W okresie objętym kontrolą, Rada sporządziła i przedłożyła Przewodniczącemu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego sprawozdania dotyczące działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zrealizowanych w 2011 r. i w 2012 r. W sprawozdaniach wskazano m.in., że największe niebezpieczeństwo w ruchu drogowym spowodowane jest złym stanem dróg oraz brakiem ich bieżących przeglądów i konserwacji. Jako przyczynę wypadków wskazywano również braki przejść dla pieszych, zatok autobusowych, dojeżdż do przystanków komunikacji zbiorowej oraz niewłaściwe zimowe utrzymanie poboczy.

(dowód: akta kontroli str. 865-909)

Ustalone  
nieprawidłowości

1. Kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów nr 246/11, 32/12 i 85/12 zostały przeprowadzone odpowiednio 34, 17 i 40 dni od ich wprowadzenia, tj. 20, 3 i 26 dni po upływie terminu określonego w § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 1065-1068)

Według wyjaśnień Romana Milczarskiego, podinspektora w Departamencie NI, nieterminowe przeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych wynikało z uwagi na dużą ilość wyjazdów w tym okresie czasu, kontrole realizowane były w kolejności zgłoszeń. W odniesieniu do sprawy 85/12 Rejon Drogowy Wołomin–Nowy Dwór Mazowiecki dopiero 1 października 2012 r. poinformował, że organizacja została wprowadzona w dniu 5 września 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 1128)

2. Nie wyegzekwowano od MZDW odpowiedzi na pisma wzywające do usunięcia nieprawidłowości, skierowane po kontrolach wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów nr 164/11 (termin do 20 września 2011 r.) oraz 101/13 (termin do 10 lipca 2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1065-1068)

Zastępca Dyrektora Departamentu NI wyjaśnił, że:

- pismo w sprawie nr 101/13 było skierowane tylko do wiadomości MZDW, natomiast adresatem uwag była jednostka wprowadzająca organizację – osoba fizyczna. Ze względu na wskazany termin usunięcia nieprawidłowości, tj. 10 lipiec 2013 roku Departament jeszcze oczekuje na odniesienie się do wskazanych uwag,
- w sprawie 164/11 jest to niedopatrzenie pracownika Departamentu.

(dowód: akta kontroli str. 1134)

3. W I półroczu 2011 r. Urząd skontrolował jedynie 63,5% dróg wojewódzkich (1792,055 km z 2821,660 km), podczas gdy zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego podlegają wszystkie drogi.

(dowód: akta kontroli str. 327)

<sup>20</sup> Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działa przy Marszałku Województwa Mazowieckiego, jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>21</sup> Przeglądu dróg utwardzonych dokonano na podstawie informacji przekazanych przez Policję, PSP, zarządców dróg na spotkaniach konsultacyjnych odbywających się w subregionach województwa mazowieckiego (siedziby delegatur Urzędu i w Urzędzie Marszałkowskim).

Zastępca Dyrektora Departamentu NI wyjaśnił, że I połowa 2011 r. była pierwszym okresem funkcjonowania procesu kontroli po jego reorganizacji polegającej na przekazaniu kompetencji z zakresu kontroli pracownikom delegatur UMWM i związanym z tym procesem kształcenia pracowników do przejęcia nowych obowiązków wynikających z Polecenia służbowego Sekretarza Województwa – Dyrektora Urzędu Marszałkowskiego.”

(dowód: akta kontroli str. 707)

4. Prowadzone przez pracowników Delegatury w Ciechanowie kontrole, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem, nie obejmowały sygnalizacji świetlnej. W sporządzanych przez Delegaturę w Ciechanowie protokołach z kontroli stałej organizacji ruchu zamieszczano sformułowanie *Kontrola nie obejmowała pracy sygnalizacji świetlnej.*

(dowód: akta kontroli str. 450-476)

Zastępca Dyrektora Departamentu NI wyjaśnił, że poza drogami zlokalizowanymi na obszarze działania Delegatury w Ciechanowie kontrola pozostałych dróg wojewódzkich obejmowała pełny zakres kontroli wynikających z rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Mając na uwadze zapisy Delegatury w Ciechanowie o niekontrolowaniu sygnalizacji świetlnej Departament NI w dniu 4 czerwca 2013 r. przeprowadził dodatkowe szkolenie pracowników delegatur Urzędu w zakresie obowiązków kontrolerów wynikających z rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 832)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Nie wyegzekwowano przedłożenia przez delegatury Urzędu planów kontroli dróg na kolejne półroczne okresy w terminach określonych w § 3 ust. 9 Polecenia służbowego z 21 stycznia 2011 r. i z 30 maja 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 448)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Departamentu NI wynika, że zwracano uwagę pracownikom delegatur na konieczność dotrzymania wskazanych w Poleceniu Służbowym (...) terminów i od II półrocza 2012 r. terminy opracowania harmonogramów były dochowywane.

(dowód: akta kontroli str. 1135)

W ocenie NIK, nieprawidłowości wymienione w pkt. 1 i 2 wskazują na brak należytego nadzoru nad pracą delegatur Urzędu w zakresie realizacji powierzonych im zadań kontrolnych, w szczególności w zakresie weryfikowania ustaleń przeprowadzanych kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 477)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

## 5. Realizacja wniosków pokontrolnych

Opis stanu faktycznego

W wystąpieniu pokontrolnym z 7 lipca 2010 r. po przeprowadzonej w UMWM w 2010 r. kontroli realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie 2009 - I kwartał 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli sformułowała 3 wnioski pokontrolne.

(dowód: akta kontroli str. 939-944)

Ustalenia niniejszej kontroli wskazują, że żaden z wniosków nie został w pełni zrealizowany.

Ustalone nieprawidłowości

1. Nie zrealizowano wniosku pokontrolnego (nr 1) dotyczącego rzetelnego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Marszałek Województwa podał, że kierownik Wydziału Inżynierii Ruchu został zobowiązany do szczególnego nadzoru nad zapisami prowadzonej ewidencji.

(dowód: akta kontroli str. 943-946)

Stwierdzone przypadki niezgodnych ze stanem faktycznym zapisów w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu opisano w pkt 3 niniejszego wystąpienia.

Kierownik Wydziału Inżynierii Ruchu wyjaśnił, że dokonywał okresowych weryfikacji zapisów ewidencji, jednakże nie jest możliwe sprawdzenie prawidłowości każdego poszczególnego zapisu.

(dowód: akta kontroli str. 1126-1127)

2. Nie zrealizowany został wniosek pokontrolny (nr 2) w zakresie wyeliminowania przypadków zatwierdzania projektów organizacji ruchu bez wskazania informacji, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

W toku kontroli stwierdzono cztery przypadki zatwierdzenia projektów czasowej organizacji ruchu, w których nie podano przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, pomimo że w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Marszałek Województwa podał, że każdy projekt niezawierający wszystkich informacji określonych w ww. rozporządzeniu jest odsyłany bez rozpatrzenia.

(dowód: akta kontroli str. 943-946, 1020-1064)

3. Wniosek nr 3 również nie został w pełni zrealizowany, co potwierdzają nieprawidłowości opisane w pkt 4 niniejszego wystąpienia. Urząd nie przeprowadzał kontroli dla części dróg dla których zostały zatwierdzone stałe projekty organizacji ruchu. W 2011 r. skontrolował jedynie 63,5% dróg wojewódzkich, a Delegatura w Ciechanowie nie obejmowała kontrolą pracy sygnalizacji świetlnej. Było to niezgodne z § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 327, 450-476)

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w badanym obszarze.

## 6. Funkcjonowanie systemów kontroli

Opis stanu faktycznego

W Urzędzie kontrolą zarządczą objęto wszystkie komórki organizacyjne i realizowane w nich zadania. Kontrola dokonywana była w oparciu o procedury wewnętrzne<sup>22</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 180-181, 208-222)

Działania prowadzone w ramach kontroli zarządczej obejmowały między innymi:

- 1) przeprowadzenie analizy ryzyka zadań powierzonych do realizacji Samorządowi Województwa Mazowieckiego,
- 2) opracowanie Planu działalności Samorządu Województwa Mazowieckiego na dany rok kalendarzowy,
- 3) monitorowanie zadań ujętych w Planie działalności.

W karcie analizy ryzyka na 2011 r. oszacowano następujące ryzyka:

- niskie dla zadań: opiniowanie geometrii dróg wojewódzkich oraz wykorzystanie dróg wojewódzkich w sposób szczególny (imprezy na drogach),

<sup>22</sup> Zarządzenia Marszałka Województwa Mazowieckiego w sprawie wprowadzenia zasad kontroli zarządczej nr 155/11 z dnia 21 listopada 2011 r. oraz nr 290/12 z dnia 2 października 2012 r. Proces zintegrowanego systemu zarządzania „Kontrola zarządcza w Samorządzie Województwa Mazowieckiego.

- średnie dla zadania: zatwierdzanie projektów organizacji ruchu na drogach wojewódzkich i kontrola wprowadzonych organizacji ruchu. Jako zagrożenie wskazano „kontrola organizacji ruchu „14-to dniowa” i „półroczna””.

W karcie analizy ryzyka na 2012 r. oszacowano następujące ryzyka:

- niskie dla zadań: przyjęcie oraz sprawdzenie kompletności wniosku,
- średnie dla zadania: sprawdzenie projektu po uzupełnieniu i poprawkach. Jako zagrożenie wskazano „arbitralna ocena przyjętych rozwiązań”.

W karcie analizy ryzyka na 2013 r. niskie ryzyko oszacowano dla zadań: zatwierdzanie lub opiniowanie organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, kontrola organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, opiniowanie geometrii dróg wojewódzkich w projektach budowlanych (koncepcjach) oraz wydawanie zezwoleń na wykorzystanie dróg wojewódzkich w sposób szczególny.

(dowód: akta kontroli str.227-276)

Dyrektor Departamentu NI złożył oświadczenia cząstkowe o stanie kontroli zarządczej za rok 2011 i za rok 2012. W oświadczeniach podał, że w Departamencie NI w wystarczającym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

(dowód: akta kontroli str. 223-226)

W ocenie NIK, przyjęte mechanizmy kontroli zarządczej oraz proces jej realizacji umożliwiają prawidłowy nadzór nad realizacją zadań UMWM w badanym zakresie. Zagadnienia dotyczące prowadzenia przez Departament NI spraw dotyczących warunków zarządzania ruchem na drogach były przedmiotem jednej kontroli problemowej Departamentu Kontroli<sup>23</sup>, obejmującej okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 293-298)

Wydział Kontroli przeprowadził również kontrole problemowe w pięciu delegaturach Urzędu w zakresie m.in. prowadzenia kontroli wynikających z § 12 ust. 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły przede wszystkim dokumentowania wyników kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 299-317)

W okresie objętym kontrolą, realizacja przez Departament NI zadań w zakresie prowadzenia spraw związanych z organizacją ruchu na drogach wojewódzkich nie była przedmiotem audytu wewnętrznego.

(dowód: akta kontroli str. 320)

Według wyjaśnień Audytora Wewnętrznego, p.o. Kierownika Biura Audytu Wewnętrznego Małgorzaty Adamczyk obszar ryzyka związany z organizacją i nadzorem nad ruchem drogowym poddawany jest corocznej analizie ryzyka i w związku z zasobami kadrowymi Biura Audytu Wewnętrznego planowany jest do objęcia audytem wewnętrznym w najbliższych latach.

(dowód: akta kontroli str. 319)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

<sup>23</sup> Kontrola przeprowadzona została od 17 września do 12 października 2012 r. i obejmowała: prowadzenie spraw dotyczących warunków zarządzania ruchem na drogach, związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz z zakresu wydawania zezwoleń na produkcję tablic rejestracyjnych, odmowy oraz cofania tych zezwoleń.

Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, opisane w pkt 3, 4 i 5, wskazują na konieczność zintensyfikowania nadzoru nad działalnością Departamentu NI i delegatur Urzędu w tych obszarach.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

#### IV. Uwagi i wnioski

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości wskazują na konieczność zwiększenia nadzoru nad realizacją przez pracowników Urzędu zadań dotyczących zarządzania ruchem drogowym, w szczególności w zakresie:

- realizacji przez pracowników Departamentu NI zadań związanych z przygotowaniem organizacji ruchu do zatwierdzenia,
- wykonywania przez pracowników delegatur Urzędu obowiązków kontrolnych, o których mowa w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

Również zalecenia kontroli wewnętrznej, przekazane w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 17 stycznia 2013 r. dotyczyły m.in. nadzorowania terminowości i staranności prowadzenia i dokumentowania spraw dotyczących warunków zarządzania ruchem na drogach, sprawowania kontroli funkcjonalnej nad pracownikami Wydziału Inżynierii Ruchu, w szczególności w zakresie terminowego realizowania i dokumentowania zadań związanych z prowadzeniem kontroli.

Wnioski pokontrolne

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

- 1) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu zawierających wszystkie elementy określone w § 5 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem,
- 2) przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów w terminie określonym w § 12 ust. 3 rozporządzenia o zarządzaniu ruchem,
- 3) egzekwowanie od MZDW przekazywania pisemnych informacji dotyczących usuwania nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli stałej organizacji ruchu,
- 4) niezwłoczne informowanie MZDW o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu w przypadku braku powiadomienia o jej wprowadzeniu,
- 5) zwiększenie nadzoru nad pracownikami Urzędu realizującymi zadania z zakresu zarządzania ruchem drogowym,
- 6) rzetelne prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów stałych i czasowych organizacji ruchu,
- 7) rozważenie przeprowadzenia kontroli wewnętrznej w zakresie organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, w tym poprawności rozpatrywania projektów stałej i czasowej organizacji ruchu oraz prowadzenia ich rejestrów i ewidencji.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Marszałka Województwa Mazowieckiego, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK przysługuje Panu Marszałkowi prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Warszawie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę Pana Marszałka o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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 25 września 2013 r.

Za zgodność z treścią uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 14 listopada 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie

Dyrektor  
Mieczysław Kosmański