



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-08-07/2013
P/13/078

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
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Kontrolę, na podstawie art. 2 ust 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , przeprowadziła Aleksandra Obermiller, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 87197 z dnia 9 lipca 2013 r. (dowód: akta kontroli str.1-2)
Jednostka kontrolowana	Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie ² , pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Kozłowski, Wojewoda Mazowiecki (dowód: akta kontroli str. 502)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie³, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Wojewody Mazowieckiego w zbadanym zakresie.

W kontrolowanym okresie⁴, stosownie do §3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵, Wojewoda Mazowiecki podejmował działania w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych na terenie Mazowsza.

Zidentyfikowane przez NIK nieprawidłowości dotyczyły w szczególności:

- nieokreślenia procedur i zasad sprawowania nadzoru w zakresie zarządzania ruchem,
- objęcia kontrolami zbyt małej liczby organów zarządzających ruchem,
- niesporządzania oceny organizacji ruchu dla województwa mazowieckiego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie zadania dotyczące prowadzenia spraw związanych z transportem drogowym, w tym: nadzorem nad zarządzaniem ruchem na drogach: wojewódzkich, powiatowych, gminnych, położonych w miastach na prawach powiatu i w m. st. Warszawa oraz wewnętrznych położonych w strefach ruchu i strefach zamieszkania oraz kontrole w organach zarządzających ruchem, należały do zakresu działania Oddziału Transportu Drogowego⁶ w Wydziale Infrastruktury i Środowiska MUW⁷. Od 21 listopada 2012 r. zadania z zakresu kontroli organów zarządzających ruchem zostały przeniesione do kompetencji Oddziału Kontroli I w Wydziale Kontroli MUW⁸.

(dowód: akta kontroli str. 5-47)

¹ Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm., dalej także NIK

² Dalej także *Urząd* lub *MUW*.

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

⁴ Kontrolą objęto lata 2011-2013 (do 9 sierpnia).

⁵ Dz.U. 177, poz. 1729 – dalej także rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

⁶ Do 26 grudnia 2012 r. Oddział ten funkcjonował jako Oddział Gospodarki i Transportu.

⁷ Dalej także WIŚ.

⁸ Dalej także WK.

Upoważnionymi przez Wojewodę Mazowieckiego do prowadzenia w jego imieniu spraw, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń w zakresie transportu drogowego, w tym do prowadzenia spraw w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach, były osoby zatrudnione na stanowisku Kierownika Oddziału Transportu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 48-57)

Wojewoda Mazowiecki sprawuje nadzór nad drogami wojewódzkimi o całkowitej długości 2 820,84 km (z tego 99,9% posiada zatwierdzoną organizację ruchu) oraz 14 944,94 km dróg powiatowych. MUW nie posiada wiedzy dotyczącej długości dróg gminnych leżących na terenie pięciu powiatów⁹, jak również długości dróg powiatowych i gminnych posiadających zatwierdzoną organizację ruchu w pięciu powiatach¹⁰.

(dowód: akta kontroli str. 528-529)

W MUW nie opracowano regulacji wewnętrznych określających szczegółowy zakres i sposób pełnienia przez Wojewodę Mazowieckiego nadzoru nad zarządzaniem ruchem, jak również dokonywania oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dokumentem, opisującym jeden z elementów nadzoru była pisemna praca końcowa ze służby przygotowawczej do służby cywilnej obecnego Kierownika Oddziału Transportu Drogowego WIŚ, pt.: „Nadzór wojewody Mazowieckiego nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w m.st. Warszawie” z 31 sierpnia 2004 r. Stosownie do zapisów tego dokumentu w ramach nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych, MUW prowadzi kontrole zewnętrzne w organach zarządzających ruchem (doraźne, problemowe i sprawdzające) zgodnie z zasadami sprawowania kontroli określonymi w Regulaminie Organizacyjnym MUW.

(dowód: akta kontroli str. 469-492)

Faktycznie sprawowany nadzór polegał na prowadzeniu kontroli zewnętrznych w wybranych organach zarządzających ruchem oraz na rozpatrywaniu pism i skarg dotyczących organizacji ruchu, kierowanych do Wojewody Mazowieckiego oraz udzielaniu na nie odpowiedzi. W przypadkach, kiedy do udzielenia takiej odpowiedzi wskazane było sprawdzenie organizacji ruchu na drodze, przeprowadzano, bez wszczynania kontroli organu zarządzającego ruchem, oględziny organizacji ruchu w terenie. Przed dokonaniem oględzin każdorazowo pracownicy Oddziału Transportu Drogowego zapoznawali się z zatwierdzoną organizacją ruchu dla danej drogi.

(dowód: akta kontroli str. 3-4)

Nadzór Wojewody Mazowieckiego nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych, w tym zapewnienie bezpieczeństwa był przedmiotem obrad Kolegium Wojewody Mazowieckiego, które odbyło się w dniu 14 maja 2013 r. Zaprezentowane materiały, przygotowane przez WK i WIŚ, obejmowały m.in. analizę wyników kontroli przeprowadzonych w latach poprzednich w organach zarządzających ruchem, w tym nieprawidłowości dotyczące organizacji ruchu i zapewnienia jej bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 102-119)

Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonują 43 organy zarządzające ruchem. Typowane do kontroli organy umieszczane były w zatwierdzanych przez Wojewodę Mazowieckiego rocznych Planach kontroli zewnętrznych. Głównym kryterium typowania jednostek kontrolowanych był termin przeprowadzenia ostatniej kontroli problemowej w danym organie zarządzającym ruchem. Dodatkowo, w przypadku zaplanowanej na 2013 r. kontroli Marszałka Województwa Mazowieckiego, pod uwagę brano również znaczenie dróg, dla których organ ten pełni funkcję zarządzającego ruchem. Pierwotnie zaplanowana na 2013 r. kontrola w Starostwie Legionowskim została zastąpiona kontrolą Starostwa Pruszkowskiego, co wynikało z jej zlecenia przez NIK, z uwagi na dużą liczbę zdarzeń drogowych na tym terenie. Ponadto kontrole organów zarządzających ruchem na

⁹ Mławski, Ostrołęcki, Otwocki, Przasnyski, Pułtusk.

¹⁰ Grodziski, Nowodworski, Wyszkowski, Żyrardowski i Miasto Płock.

drogach, zgodnie z Rocznym Planem Działania MUW na 2013 r., stanowią jedno z priorytetowych zadań WK. W związku z tym w 2013 r. zwiększono liczbę planowych kontroli z zakresu zarządzania ruchem z czterech do dziewięciu, a w ramach każdej z prowadzonych kontroli zwiększono liczbę odcinków dróg poddawanych oględzinom – z pięciu do dziewięciu.

(dowód: akta kontroli str. 62-78, 469-476, 494-500)

W 2011 r. zrealizowano cztery zaplanowane kontrole problemowe oraz jedną kontrolę doraźną z uwagi na skargę na wprowadzenie ograniczeń ruchu pojazdów o całkowitej masie powyżej 15t na niektórych drogach znajdujących się na terenie powiatu ciechanowskiego. W 2012 r. zrealizowano cztery zaplanowane kontrole problemowe. Na 2013 r. Wydział Kontroli MUW zaplanował do realizacji dziewięć kontroli w organach zarządzających ruchem (co stanowiło ponad dwukrotny wzrost liczby kontroli w stosunku do lat poprzednich), z tego do dnia zakończenia kontroli NIK zrealizowano dwie kontrole¹¹, a dwie kolejne trwały¹².

(dowód: akta kontroli str. 120-373, 507-524)

W ramach sprawowanego nadzoru Wojewody nad zarządzaniem ruchem, w MUW nie sporządzano w sposób sformalizowany oceny organizacji ruchu dla dróg województwa mazowieckiego. Oceny tej dokonywano fragmentarycznie w ramach corocznych kontroli próby kilku z 43 podległych organów zarządzających ruchem. Zdaniem NIK, nie była to ocena całościowa, a oparta o wyznaczoną do kontroli próbę.

(dowód: akta kontroli str. 469-492)

Podczas przeprowadzanych przez MUW kontroli przedmiotem zainteresowania były wszystkie rodzaje dróg, na których ruchem zarządzał dany organ.

Kontrolowane zagadnienia obejmowały: kompletność i rzetelność danych ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, prawidłowość trybu zatwierdzania projektów organizacji ruchu, przeprowadzenie przez organ zarządzający kontroli (w ciągu 14 dni) wykonania zadań technicznych po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu, realizację obowiązku przeprowadzania raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na podległych drogach (tj. powiatowych i gminnych). Ponadto przeprowadzano oględziny wybranej próby odcinków dróg potencjalnie uznawanych za niebezpieczne, pod kątem zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu z uwzględnieniem czytelności i widoczności oraz kompletności i prawidłowości oznakowania. Na tej podstawie dokonywano oceny działań organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych w zakresie: faktycznie istniejącej organizacji ruchu na wybranych odcinkach dróg powiatowych i gminnych zagrożonych wypadkami drogowymi w porównaniu z zatwierdzoną dokumentacją. Dodatkowo w ramach kontroli prowadzonych w 2011 r. przez WIŚ ustalano osoby wykonujące zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych oraz kto faktycznie zatwierdzał projekty organizacji ruchu.

Każdorazowo podstawę do wyboru odcinków dróg i skrzyżowań do szczegółowej kontroli zastosowanej organizacji ruchu w terenie stanowiły informacje uzyskane od właściwych komend Policji dotyczące skrzyżowań i odcinków dróg uznawanych przez nie za szczególnie niebezpieczne. W ten sposób weryfikowano poziom bezpieczeństwa zastosowanych organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 120-373, 507-524)

W ramach powyższych działań kontrolerzy MUW weryfikowali:

- poprawność zastosowanych przez projektantów rozwiązań dotyczących organizacji ruchu (m.in. po kątem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego) poprzez przeprowadzanie kontroli dokumentacji i ewidencji zatwierdzonej organizacji ruchu, w tym kompletności zatwierdzonych projektów organizacji ruchu (m.in. obecność opinii właściwych komendantów Policji w sprawie oceny organizacji ruchu w zakresie jej

¹¹ W starostwach powiatowych w Przysusze i Wyszowie

¹² W Starostwie Powiatowym w Mińsku Mazowieckim oraz Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego

bezpieczeństwa) oraz w terenie w miejscach szczególnie niebezpiecznych tj. w miejscach przejazdów kolejowych, okolicach szkół podstawowych oraz gimnazjów, odcinkach dróg, na których zgodnie z policyjnymi statystykami dochodziło do największej liczby wypadków i kolizji drogowych.

- zgodność organizacji ruchu z obowiązującymi przepisami poprzez sprawdzenie dokumentacji zatwierdzonego projektu organizacji ruchu oraz organizacji ruchu faktycznie zastosowanej w terenie z wymogami prawa oraz ich porównanie.
- zgodność oznakowania dróg z przepisami, w tym z rozporządzeniem 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 drogach¹³, stanowiły jeden z elementów kontroli przeprowadzanej co roku w wybranych organach zarządzających ruchem. Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości oraz wnioski i zalecenia pokontrolne zamieszczano w wystąpieniach pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 120-373, 507-524)

Nie badano kwalifikacji osób oceniających prawidłowość zastosowanych w przedkładanych projektach organizacji ruchu rozwiązań. Powodem tego, według wyjaśnień Dyrektora WIŚ, był brak regulacji prawnych zarówno w zakresie ustalenia wymogów co do kwalifikacji osób wykonujących te prace, jak i obowiązków kontrolnych Wojewody. Nie dokonywano również kontroli analiz efektywności ruchu drogowego. Podczas prowadzonych w 2011 r. kontroli nie stwierdzono zjawisk wskazujących na możliwości powstania mechanizmów korupcyjnych, w tym np. przypadków zatwierdzania projektów organizacji ruchu przez osoby, które taki projekt wcześniej sporządziły. Natomiast w latach 2012 – 2013 (do 7 sierpnia) element ten nie był weryfikowany.

(dowód: akta kontroli str. 120-373, 469-476, 494-500, 507-524)

Jako przyczynę nieobjęcia kontrolą realizacji obowiązku przeprowadzania analiz efektywności ruchu drogowego przez organy zarządzające ruchem, Dyrektor WIŚ – Piotr Sobucki wskazał zbyt mało precyzyjny, przez co trudny do obiektywnej oceny przez organ nadzorujący, zapis § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 469-476, 494-500)

Główne nieprawidłowości stwierdzone przez WIŚ i WK dotyczyły:

- nieprawidłowego i niesystematycznego prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu,
- nieokreślenia terminu, w którym zatwierdzona organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona,
- częściowej niezgodności istniejącego oznakowania z zatwierdzoną organizacją ruchu na kontrolowanych odcinkach dróg oraz z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁴,
- nieprzeprowadzania lub przeprowadzania jedynie na części z podległych dróg co najmniej raz na sześć miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach powiatowych i gminnych,
- nieprzeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych po wprowadzeniu lub zmianie stałej organizacji ruchu w terminie 14 dni od jej wprowadzenia,
- zatwierdzania projektów organizacji ruchu bez weryfikacji spełnienia przez nią wymogów określonych w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem oraz wymaganych opinii,
- nieprzestrzegania, określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych dla znaków, zasad umieszczania na drogach znaków, sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹³ Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. – dalej także rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków.

¹⁴ Dz.U. Nr 177, poz. 1729 – dalej rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

Przyczyną powyższych nieprawidłowości i niedociągnięć w zakresie zarządzania i organizacji ruchu był m.in. brak systematycznych kontroli organizacji ruchu, prowadzonych przez organy zarządzające ruchem na drogach, co jak wynika z wyjaśnień kontrolowanych organów zarządzających ruchem spowodowane jest zbyt małą obsadą kadrową oraz brakiem specjalistów do prowadzenia kontroli organizacji ruchu oraz braku środków finansowych na opracowanie nowych projektów organizacji ruchu i na zakup nowych znaków drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 124-373)

W związku upływem z dniem 31 grudnia 2010 r. terminu dostosowania wszystkich znaków drogowych pionowych umieszczonych na drogach publicznych do warunków określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków, oprócz objęcia tego obszaru kontrolą w organach zarządzających ruchem, w dniach 13 i 17 stycznia 2011 r. Dyrektor WIŚ skierował do starostów 42 powiatów oraz do Marszałka Województwa Mazowieckiego pismo z poleceniem ustalenia nieprawidłowości występujących w tym oznakowaniu oraz ich usunięcie. Ponadto zwrócił się o przekazanie w terminie do 31 marca 2011 r. informacji o podjętych działaniach mających zapewnić zgodność umieszczonych na drogach znaków pionowych z obowiązującymi przepisami.

Analiza odpowiedzi na ww. pismo oraz na wystąpienia pokontrolne wykazała, iż w przypadku wszystkich organów zarządzania ruchem działania mające na celu dostosowanie oznakowania do aktualnych wymogów zostały podjęte, jednak wg stanu na 31 marca 2011 r. poziom ich dostosowania był różny i wahał się od 50 do 100%. Organy zarządzające ruchem informowały, iż znaki drogowe były wymieniane w każdym przypadku podczas budowy, przebudowy, naprawy i modernizacji dróg. Ponadto stwierdzone w czasie kontroli prowadzonych przez te organy ubytki w oznakowaniu lub znaki zniszczone, były wymieniane na te, które spełniały wymogi ww. rozporządzenia. Z informacji przekazanych Wojewodzie przez organy zarządzające ruchem drogowym wynika, iż proces wymiany znaków odbywa się w miarę posiadanych środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 79-101, 120-373)

W latach 2011 – 2013 (do 7 sierpnia) w zakresie dotyczącym organizacji ruchu do MUW wpłynęło osiem skarg. We wszystkich przypadkach terminowe udzielenie odpowiedzi poprzedzono analizą organizacji ruchu wskazanych miejsc.

W wyniku wpłynięcia dwóch skarg dotyczących tej samej sprawy, tj. wprowadzenia ograniczeń ruchu pojazdów o całkowitej masie powyżej 15 t na niektórych drogach znajdujących się na terenie powiatu Ciechanowskiego, przeprowadzono kontrolę doraźną, a w trzech przypadkach, bez wszczynania procedury kontrolnej, wykonano w terenie oględziny. W wyniku tych działań potwierdzono prawidłowość zastosowanych rozwiązań organizacji ruchu, na których wady wskazywano w skargach.

W jednym przypadku skarżącemu udzielono odpowiedzi na temat możliwości bezpiecznego i zgodnego z przepisami korzystania ze wskazanego skrzyżowania, jednocześnie potwierdzając prawidłowość zastosowanej organizacji ruchu.

W dwóch przypadkach wskazane w skargach drogi były drogami wewnętrznymi, dla których nie ustalono strefy ruchu lub strefy zamieszkania, w związku z czym nie podlegały nadzorowi Wojewody Mazowieckiego.

(dowód: akta kontroli str. 374-468)

W kontrolowanym okresie Wojewoda Mazowiecki nie wnosił na posiedzenia Krajowej ani Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (MRBRD) spraw związanych z organizacją ruchu drogowego. W zakresie organizacji ruchu drogowego wspólnie z MRBRD i Oddziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie podejmował działania zmierzające do wprowadzenia sygnalizacji świetlnej na drodze krajowej nr 60 na przejściu dla pieszych w pobliżu szkoły podstawowej w miejscowości Bielsk.

(dowód: akta kontroli str. 469-475, 493)

Ustalone
nieprawidłowości

1. W MUW nie opracowano procedur sprawowania nadzoru nad organami zarządzającymi ruchem drogowym.

Z wyjaśnień Piotra Sobuckiego – Dyrektora WIŚ wynika między innymi, że procedurę taką stanowi pisemna praca końcowa ze służby przygotowawczej do służby cywilnej opracowana w 2004 r. przez Kierownika Oddziału Transportu Drogowego pn. Nadzór Wojewody Mazowieckiego nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w m.st. Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 472)

Zdaniem NIK praca ta nie stanowi regulacji wewnętrznej, gdyż nie została zatwierdzona do stosowania przez Wojewodę Mazowieckiego. Ponadto opisuje tylko jeden z elementów nadzoru, tj. kontrolę organów zarządzających ruchem. W ocenie NIK, nieokreślenie formalnych regulacji wewnętrznych dotyczących sposobu pełnienia nadzoru przez poszczególne wydziały MUW nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego, utrudnia właściwe wykonywanie zadań w tym zakresie.

2. Niesporządzenie oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, co było niezgodne z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Według wyjaśnień Piotra Sobuckiego – Dyrektora WIŚ, ocena organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami dokonywana była poprzez sprawdzenie zgodności organizacji ruchu na drodze z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na drodze oraz obowiązującymi przepisami, w ramach prowadzonych kontroli i oględzin.

(dowód: akta kontroli str. 473)

Zdaniem NIK, dokonywanie oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i bezpieczeństwa ruchu drogowego jedynie w postaci kontroli zaledwie kilku organów zarządzających ruchem rocznie jest niewystarczające do wydania rzetelnej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. W okresie objętym kontrolą, spośród 43 organów zarządzających ruchem na terenie Mazowsza, kontrolą problemową objęto 10 podmiotów (w 2011 r. - cztery, w 2012 r. – cztery, a do 9 sierpnia 2013 r. – dwa).

Dyrektor Wydziału Infrastruktury i Środowiska – Piotr Sobucki wyjaśnił, iż w latach poprzedzających okres kontrolowany sytuacja kształtowała się odmiennie. Np. w 2009 r. zaplanowano 14 kontroli w organach zarządzania ruchem i miały one zostać przeprowadzone zarówno przez pracowników Oddziału Gospodarki i Transportu w WIŚ, jak i Oddziały Infrastruktury w pięciu delegaturach MUW. Jednak na skutek zmian kadrowych oraz braku w delegaturach MUW pracowników specjalizujących się w przedmiotowych zagadnieniach, od 2010 r. całość obowiązków kontrolnych, jednak bez przyznania dodatkowych etatów, przejął Oddział Gospodarki i Transportu w WIŚ. Wynikiem tego liczbę planowanych na lata 2010-2011 kontroli określano w wielkościach możliwych do zrealizowania.

(dowód: akta kontroli str. 525-531)

W ocenie NIK, zbyt mała liczba kontroli przeprowadzanych co roku przez MUW pozbawiła Wojewodę wiedzy, co do prawidłowości organizacji ruchu oraz jego bezpieczeństwa na drogach Mazowsza.

2. Nieposiadanie przez MUW informacji o długości dróg objętych nadzorem Wojewody Mazowieckiego w zakresie zarządzania ruchem.

Jako przyczyny braku tych informacji Dyrektor WIŚ – Piotr Sobucki – wskazał, iż w obowiązujących przepisach nie określono obowiązku ich gromadzenia.

(dowód: akta kontroli str. 531)

Zdaniem NIK, w celu sprawowania rzetelnego nadzoru, wskazane jest posiadanie pełnej i bieżącej wiedzy co do nadzorowanego przedmiotu. Zatem, w przypadku nadzoru nad

zarządzaniem ruchem na drogach publicznych województwa mazowieckiego, jednostka organizacyjna sprawująca ten nadzór powinna dysponować informacjami zarówno o długości nadzorowanych dróg zarządzanych przez podległe organy, jak i długości dróg objętych zatwierdzoną organizacją ruchu.

Ocena częściowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

- 1) opracowanie procedur określających zasady i sposób sprawowania przez poszczególne wydziały MUW nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych województwa mazowieckiego,
- 2) podjęcie działań mających na celu dokonywanie ocen organizacji ruchu drogowego, w ramach nadzoru określonego w § 3 ust. 2 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia o zarządzaniu ruchem.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK Wojewodzie Mazowieckiemu 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 Warszawie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę Pana Wojewodę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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 20 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie
Dyrektor

Mieczysław Kosmański

Kontroler
Aleksandra Obermiller
specjalista kontroli państwowej

.....
podpis