



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA.410.2.1.2024

**Pan
Adam Struzik
Marszałek Województwa Mazowieckiego
ul. Jagiellońska 26
03-719 Warszawa**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Zmienione zgodnie z treścią Uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
w Najwyższej Izbie Kontroli nr KPK-KPO.441.127.2024 z 17 września 2024 r.

P/24018 - Oznakowanie dróg publicznych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Adam Struzik, Marszałek Województwa Mazowieckiego od 10 grudnia 2001 r. ² (akta kontroli tom I str. 2, 50-51)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym. 2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) ³ .
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Mariusz Malewski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/25/2024 z 8 stycznia 2024 r. (akta kontroli tom I str. 1)

¹ Dalej Urząd lub Urząd Marszałkowski.

² Dalej Marszałek lub Marszałek Województwa.

³ Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały one znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Marszałek nie zapewnił w pełni prawidłowej realizacji swoich zadań, jako organu zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich. Organizacja Urzędu Marszałkowskiego uwzględniała realizację zadań Marszałka w zakresie wykonywania funkcji organu zarządzającego ruchem. Określono podział zadań w tym zakresie pomiędzy poszczególne komórki organizacyjne. Wprowadzono uregulowania wewnętrzne określające procedury postępowania przy ich realizacji. Upoważnieni pracownicy Urzędu realizowali zadania Marszałka wskazane w § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁶, dotyczące opracowywania, rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu. Przeprowadzali również kontrole, o których mowa w § 12 ust. 3 i 5 ww. rozporządzenia. Nie wszystkie ww. zadania realizowane jednak były przez pracowników Urzędu w sposób rzetelny i zgodny z obowiązującymi przepisami prawa. Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości dotyczyły w szczególności:

- podawania w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu niepełnych lub nierzetelnych informacji;
- zatwierdzenia projektów organizacji ruchu niespełniających wymogów określonych w § 5 ust. 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia MI z 2003 r.;
- przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu po 14 dniowym terminie wskazanym w § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia;
- nieobejmowania kontrolami okresowymi, o których mowa w § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia, odcinków dróg nie posiadających zatwierdzonej przez Marszałka stałej organizacji ruchu, bądź przeprowadzenia takich kontroli po upływie sześciu miesięcy od daty poprzedniej kontroli;
- zwłoki w sporządzaniu i przekazywaniu do Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury⁷ protokołów z przeprowadzonych kontroli okresowych, skutkującej opóźnieniami w podejmowaniu przez ten Departament działań dotyczących wezwania Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie⁸ do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku tych kontroli.

Przeprowadzone przez NIK oględziny 10 odcinków dróg wojewódzkich, dla których Marszałek pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem wykazały występowanie na wszystkich tych drogach różnego rodzaju nieprawidłowości, dotyczących w szczególności: złego stanu technicznego znaków drogowych bądź urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego⁹, co zagrażało bezpieczeństwu ruchu drogowego; niezgodności w zakresie oznakowania umieszczonego na drogach z oznakowaniem określonym w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu; niezgodności w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dz. U. z 2017, poz. 784, dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach lub rozporządzenie MI z 2003 r.

⁷ Dalej także: Departament NI.

⁸ Dalej: MZDW.

⁹ Dalej także: urządzenia brd.

drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczenia ich na drogach¹⁰.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym

Opis stanu faktycznego

1.1 Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Marszałkowskiego¹², prowadzenie spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego¹³, w okresie objętym kontrolą, należało do zakresu działania Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury.

W Departamencie NI, zgodnie z Regulaminem wewnętrznym tego Departamentu¹⁴, prowadzenie spraw związanych z organizacją ruchu na drogach wojewódzkich na obszarze Województwa, z wyłączeniem dróg na obszarach miast na prawach powiatu (Warszawy, Płocka, Ostrołęki, Siedlec i Radomia) przypisano do zadań Wydziału Inżynierii Ruchu. Jego zadania w tym zakresie obejmowały m.in.: opiniowanie i zatwierdzanie stałej i czasowej organizacji ruchu; rozpatrywanie wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu; prowadzenie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, przeprowadzanie kontroli z wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu na drogach wojewódzkich na obszarze właściwości samorządu województwa, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. Do zadań ww. Wydziału należało ponadto: wykonywanie czynności wynikających ze sprawowanego przez Zarząd Województwa nadzoru nad MZDW; prowadzenie współpracy z MZDW w sprawach dotyczących dróg wojewódzkich; koordynowanie spraw związanych z wykonywaniem zadań dotyczących przeprowadzania na drogach okresowej kontroli, o której mowa § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., dotyczącej prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonywanych przez Wydział ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami, wchodzący w skład struktury organizacyjnej Departamentu Organizacji, oraz Delegatury Urzędu.

Zadania Wydziału ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami oraz Delegatury Urzędu w zakresie przeprowadzania ww. kontroli uwzględnione zostały w kolejnych, obowiązujących w badanym okresie, Regulaminach wewnętrznym Departamentu Organizacji.

(akta kontroli tom I str. 79, 94-95, 107, 109, 114, 116, 123-124)

Wykaz dróg i odcinków dróg wojewódzkich, podlegających kontroli, wykonywanych przez Departament Organizacji i poszczególne Delegatury Urzędu, został określony

¹⁰ Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla znaków.

¹¹ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹² Wprowadzonym uchwałą Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 550/43/19 z dnia 30 kwietnia 2019 r., ze zmianami wprowadzonymi uchwałą nr 1234/249/21 z dnia 17 sierpnia 2021 r.

¹³ Z wyłączeniem m.st. Warszawy, Płocka, Siedlec, Radomia i Ostrołęki.

¹⁴ Stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 335/20 Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 1 grudnia 2020 r.

w załączniku do uchwały Zarządu Województwa Mazowieckiego nr 651/346/14 z dnia 6 maja 2014 r.¹⁵

(akta kontroli tom II str. 353-354)

Do załatwiania spraw z zakresu zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, w tym m.in. do zatwierdzania i opiniowania projektów organizacji ruchu, Marszałek upoważnił Dyrektora i Zastępcę Dyrektora Departamentu NI.

(akta kontroli tom I str. 130-133)

Wg stanu na koniec 2022 r. i 2023 r. zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach realizowało 33 pracowników Urzędu, w tym dziewięciu zatrudnionych w Wydziale Inżynierii Ruchu, sześciu zatrudnionych w Wydziale ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami oraz 18 zatrudnionych w Delegaturach¹⁶.

Spośród ww. dziewięciu pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu, do których zadań należało m.in. rozpatrywanie spraw z zakresu zatwierdzania i opiniowania stałej i czasowej organizacji ruchu drogowego:

- dwóch pracowników posiadało wykształcenie wyższe w zakresie inżynierii budownictwa drogowego;
- czterech - studia podyplomowe z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dwóch - uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Spośród ww. sześciu pracowników Wydziału ds. Kandydatów Kierujących Pojazdami, realizujących kontrole, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r.:

- czterech posiadało studia podyplomowe z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, uprawnienia egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, z tego trzech - również uprawnienia instruktora nauki jazdy;
- jedna – uprawnienia instruktora nauki jazdy.

Zaden z 18 pracowników Delegatur, do których zadań należało przeprowadzanie ww. kontroli, nie posiadał wykształcenia kierunkowego związanego z organizacją i zarządzaniem ruchem drogowym. Część z nich, jak wynika z dokumentacji znajdującej się w Urzędzie Marszałkowskim, brała udział w różnego rodzaju szkoleniach zewnętrznych i wewnętrznych, których przedmiotem była realizacja zadań z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych, w tym zasady przeprowadzania ww. kontroli okresowych¹⁷.

(akta kontroli tom I str. 230-256, 384, 386-387; tom II str. 234-242)

Sekretarz Województwa, Dyrektor Urzędu Marszałkowskiego¹⁸ wyjaśnił m.in., że obowiązujące przepisy prawa nie wymagają określonego wykształcenia do realizowania zadań związanych z organizacją i zarządzaniem ruchem drogowym, w tym do przeprowadzania kontroli w trybie § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r. Przeprowadzanie ww. kontroli nie jest jedynym zadaniem realizowanym przez pracowników Delegatur. Powierzone tym pracownikom czynności kontrolne obejmują również kontrole wynikające z rocznych planów kontroli wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych oraz jednostek lub podmiotów podlegających kontroli na mocy przepisów prawa. Szeroki zakres zadań (w tym kontrolnych) realizowanych przez ww. pracowników we współpracy

¹⁵ W sprawie wykazu dróg i odcinków dróg wojewódzkich podlegających kontroli wykonywanych przez Departament Organizacji i Delegatury Urzędu.

¹⁶ W tym: trzech zatrudnionych w Delegaturze w Ciechanowie; siedmiu w Delegaturze w Ostrołęce; dwóch w Delegaturze w Płocku; dwóch w Delegaturze w Radomiu; czterech w Delegaturze w Siedlcach.

¹⁷ M.in. szkolenie prowadzone przez: Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie pt. „Kontrola organizacji ruchu na drogach wojewódzkich”, Centrum Kształcenia i Doradztwa IKKU Sp. z o.o. pt. „Procedura zmiany organizacji ruchu – stała i czasowa organizacja ruch. Prawo, teoria i praktyka”.

¹⁸ Dalej: Dyrektor Urzędu.

z departamentami merytorycznymi mógłby wskazywać na potrzebę posiadania przez nich wykształcenia kierunkowego np. w dziedzinie ochrony środowiska, edukacji, kultury, zdrowia, rolnictwa, funduszy europejskich, czy rachunkowości.

(akta kontroli tom III str. 483, 488)

Obowiązujące w Urzędzie Marszałkowskim w okresie objętym kontrolą zasady organizacji przeprowadzania kontroli okresowych, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., określone zostały w uregulowaniach wewnętrznych wprowadzonych Poleceniem Służbowym Sekretarza Województwa-Dyrektora Urzędu Nr 3/2014 z dnia 12 maja 2014 r., pn. Zasady 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 Infrastruktury¹⁹. Wskazano w nich m.in., że kontrolę dróg i odcinków dróg wojewódzkich będą wykonywać pracownicy Departamentu Organizacji i Delegatur na podstawie imiennego upoważnienia udzielonego przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, po wcześniejszym przeszkoleniu.

(akta kontroli tom I str. 246; tom II str. 328-333)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że przeszkolenie przeprowadzane było przez Wydział Inżynierii Ruchu. Szkolenia odbywały się w godzinach pracy Urzędu, w terminie uzgodnionym przez wnioskodawcę i wykonawcę. Fakt jego przeprowadzenia nie był dokumentowany, gdyż przepisy prawa nie wymagają odrębnego dokumentowania takiej czynności. Zapotrzebowanie na przeszkolenie mogło zostać złożone telefonicznie lub pisemnie przez zwierzchnika służbowego pracownika, a jego realizacja przez Wydział Inżynierii Ruchu następowała przed rozpoczęciem przeprowadzania kontroli.

(akta kontroli tom I str. 229, 483, 487-488)

Pracownicy Departamentu Organizacji oraz Delegatur, do których obowiązków należało przeprowadzanie kontroli okresowych, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., posiadali imienne upoważnienia Marszałka do przeprowadzania takich kontroli.

(akta kontroli tom I str. 136-168)

Zasady rozpatrywania przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu wniosków o zatwierdzenie stałej oraz czasowej organizacji ruchu na drogach wojewódzkich oraz zasady przeprowadzania przez nich kontroli technicznych, o których mowa § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r., uregulowane zostały w procedurze pn. „Zatwierdzanie stałej lub czasowej organizacji ruchu na drogach wojewódzkich poza miastami na prawach powiatu (Warszawy, Płocka, Ostrołęki, Siedlec i Radomia)”²⁰. W procedurze tej określono również działania, które powinny być przez nich podjęte w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wyniku kontroli.

(akta kontroli tom II str. 245-248)

Zadania pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu, Wydziału Organizacyjnego i Delegatur Urzędu Marszałkowskiego, zajmujących się realizacją zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym na drogach wojewódzkich, uwzględnione zostały w ich zakresach czynności, obowiązków, uprawnień, odpowiedzialności.

(akta kontroli tom I str. 169-228)

¹⁹ Dalej: „Zasady kontroli”.

²⁰ Procedura wchodząca w skład Księgi Zarządzania Procesami, dalej: „Procedura zatwierdzania stałej lub czasowej organizacji ruchu”.

W celu ułatwienia osobom fizycznym lub prawnym składanie wniosków w sprawie zatwierdzania organizacji ruchu na drogach wojewódzkich, na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego²¹ zamieszczono informacje dotyczące trybu postępowania w tym zakresie oraz wzory wniosków o zatwierdzenie stałej/czasowej organizacji ruchu dla drogi wojewódzkiej oraz o zaopiniowanie stałej/czasowej organizacji ruchu obejmującej drogi wojewódzkie.

(akta kontroli tom I str. 257-272)

1.2 Zgodnie z postanowieniami § 2 ust. 5 „Zasad kontroli”, wykaz dróg wojewódzkich na terenie województwa mazowieckiego, dla których zarządcą był Zarząd Województwa Mazowieckiego, zamieszczony był na stronie internetowej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie²². Określono w nim m.in. numery poszczególnych dróg, ich przebieg na terenie województwa mazowieckiego, długość i klasę. Wykaz ten był aktualizowany.

(akta kontroli tom II str. 330)

Długość sieci drogowej, dla której Marszałek pełnił funkcję organu zarządzającego ruchem drogowym, kształtowała się następująco, wg stanu na koniec:

- 2022 r. – 2863,558 km, z czego dla 2820,397 km dróg, tj. dla 98,5% dróg, opracowano i wdrożono stałe organizacje ruchu (stałych organizacji ruchu zatwierdzonych przez ww. organ nie posiadało 43,161 km dróg);
- 2023 r. – 2832,502 km, z czego dla 2787,033 km dróg, tj. dla 98,4% dróg, opracowano i wdrożono stałe organizacje ruchu (stałych organizacji ruchu zatwierdzonych przez ww. organ nie posiadało 45,469 km dróg);
- lutego 2024 r. – 2832,502 km, z czego dla 2787,723 km dróg, tj. 98,5 % dróg, opracowano i wdrożono stałe organizacje ruchu (stałych organizacji ruchu zatwierdzonych przez ww. organ nie posiadało 44,779 km dróg).

(akta kontroli tom I str. 34)

Zatwierdzonych przez Marszałka stałych organizacji ruchu nie posiadały odcinki dróg przejęte w latach 2022-2023 od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 1 marca 1985 r. o drogach publicznych²³. Dotyczyło to następujących odcinków dróg, które zostały pozbawione kategorii dróg krajowych i zaliczone do dróg wojewódzkich, w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanych przez GDDKiA odcinków dróg krajowych:

- odcinka dawnej drogi krajowej nr 9 w gminie Iłża o długości 5,258 km, przejętego od GDDKiA w 2022 r. (w 2023 r. odcinek ten pozbawiony został kategorii drogi wojewódzkiej i zaliczony do kategorii dróg powiatowych na podstawie uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego nr 1/23 z dnia 17 stycznia 2023 r., w oparciu o postanowienia art. 10 ust. 5a ustawy o drogach publicznych);
- czterech odcinków dawnej drogi krajowej nr 7 o łącznej długości 37,903 km przejętych od GDDKiA latach 2022-2023, tj. odcinka Strzegowo-Unierzyż o długości 6,896 km, odcinka Zygmuntowo-Dreglin o długości 0,669 km, odcinka Węzeł Mława Północ-Węzeł Strzegowo Północ o długości 29,648 km, odcinka Płońsk-Poświętne o długości 0,690 km;
- odcinka dawnej drogi krajowej nr 61 od granicy miasta Ostrołęki do granicy województwa mazowieckiego o długości 5,720 km, przejętego od GDDKiA w 2023 r.

(akta kontroli tom I str. 289-383)

²¹ <https://bip.mazovia.pl/pl/bip/zalatw-sprawe/e-uslugi/karty-uslug/7-organizacja-ruchu/702-opiniowanie-stalej-lub-czasowej-organizacji-ruchu>.

²² <https://mzdw.pl/pl/strona/wykaz-drog-wojewodzkih>.

²³ Dz.U. z 2023 r. poz. 645.

Po przejściu od GDDKiA ww. odcinków dróg podjęte zostały prace na rzecz opracowania nowych stałych organizacji ruchu. W ich efekcie w przypadku:

- odcinka dawnej drogi krajowej nr 7, Płońsk-Poświętne o długości 0,690 km (aktualnie droga wojewódzka nr 632) – w dniu 1 lutego 2024 r. została zatwierdzona przez Marszałka nowa stała organizacja ruchu;
- pozostałych trzech odcinków dawnej drogi krajowej nr 7 – w dniu 12 marca 2024 r. wpłynął do Urzędu Marszałkowskiego wniosek o zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu, złożony przez podmiot, któremu MZDW na podstawie umowy z dnia 12 października 2023 r. zlecił wykonanie projektu organizacji ruchu dla tych odcinków;
- odcinka dawnej drogi krajowej nr 61, od granicy miasta Ostrołęki do granicy województwa – w dniu 2 kwietnia 2024 r. wpłynął do Urzędu Marszałkowskiego wniosek MZDW o zatwierdzenie nowej stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 335-339, 364-367, 383)

W wyniku kontroli znajdującej się w Urzędzie Marszałkowskim dokumentacji, dla wybranej losowo próby siedmiu odcinków dróg wojewódzkich (o długości 1 km)²⁴ ustalono, że wszystkie te odcinki dróg posiadały aktualną stałą organizację ruchu zatwierdzoną przez Marszałka.

Na podstawie losowej próby, przeprowadzonej w odniesieniu do pięciu granicznych odcinków dróg wojewódzkich, na których ruchem zarządza Marszałek²⁵, ustalono, że granice tych dróg na terenie województwa mazowieckiego, zostały określone precyzyjnie.

(akta kontroli tom I str. 393-399)

W okresie objętym kontrolą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie powierzał Marszałkowi zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych, na podstawie art. 10 ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym²⁶.

(akta kontroli tom I str. 3, 48)

W Urzędzie Marszałkowskim prowadzona była w Wydziale Inżynierii Ruchu ewidencja projektów organizacji ruchu, odrębnie dla projektów stałej oraz czasowej organizacji ruchu.

(akta kontroli tom I str. 406-429)

W wyniku analizy zapisów zamieszczonych w ww. ewidencjach, w okresie objętym kontrolą (do dnia 16 stycznia 2024 r.), dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, stwierdzono, że w części przypadków nie zawierały one danych, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 7 rozporządzenia MI z 2003 r., dotyczących rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, pomimo że upłynął już termin, w którym zatwierdzone organizacje ruchu powinny zostać wprowadzone. Dotyczyło to:

- 476 projektów ujętych w ewidencji zatwierdzonych stałych organizacji ruchu, na ogółem 1338 takich projektów ujętych w tej ewidencji, tj. 35,6%;

²⁴ Badaniem objęto dokumentację dotyczącą następujących odcinków dróg: droga nr 801 w m. Józefów, km. 13,3 - 14,4; droga nr 647 w m. Wejdo, km. 0 - 1; droga nr 807 w m. Maciejowice, km. 0 - 1; droga nr 637 w m. Sulejówek, km. 20,643 - 21,700; droga nr 615 w m. Trzcianka, km. 0 - 1; droga nr 561 w m. Bieżeń, km. 0 - 1; droga nr 731 w m. Potycz, km. 0,05 - 1,247.

²⁵ Badaniem objęto dokumentację następujących granicznych odcinków dróg wojewódzkich (nr drogi, powiat, gmina w województwie mazowieckim oraz kilometrą początku drogi w województwie mazowieckim: droga nr 541, powiat żuromiński, gmina Lubowidz, km. 42+660; droga nr 563, powiat żuromiński, gmina Lubowidz, km. 16+656; droga nr 694, powiat grójecki, gmina Nowe Miasto nad Pilicą, km. 56+550; droga nr 707, powiat ostrowski, gmina Boguty Pianki, km. 39+958; droga nr 725, powiat grójecki, gmina Błędów, km. 22+632.

²⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047. ze zm., dalej: Prawo o ruchu drogowym lub ustawa Prawo o ruchu drogowym.

- 994 projektów ujętych w ewidencji zatwierdzonych czasowych organizacji ruchu, na ogółem 1914 takich projektów ujętych w tej ewidencji, tj. 51,9%.

(akta kontroli tom I str. 405)

Dyrektor Urzędu oświadczył m.in., iż informacja dotycząca rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu wpisywana była do ww. ewidencji w momencie, gdy do Departamentu NI wpłynęło zawiadomienie o terminie jej wprowadzenia. Niewpisanie do ewidencji danych dotyczących rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu wynikało z braku stosownych zawiadomień. Ich brak mógł świadczyć o tym, że dana organizacja ruchu nie została wdrożona w terenie lub odstąpiono od zamiaru jej wprowadzenia. Wskazał również, że organ zarządzający ruchem nie ma narzędzi prawnych do egzekwowania od inwestora przekazania ww. zawiadomienia.

(akta kontroli tom I str. 513-515)

W wyniku analizy dokumentacji dotyczącej trzech losowo wybranych zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu²⁷, w przypadku których nie zamieszczono w ww. ewidencji informacji o rzeczywistej dacie ich wprowadzenia stwierdzono, że we wszystkich tych przypadkach w dokumentacji nie było stosownych zawiadomień w tej sprawie.

(akta kontroli tom I str. 401-405)

W trzech przypadkach w ewidencjach nie zamieszczono informacji, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia MI z 2003 r., dotyczących terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu. *Szerzej o tej sprawie w sekcji zawierającej opis stwierdzonych nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 405)

Stwierdzono ponadto, że w pięciu, na dziewięć postępowań objętych kontrolą w zakresie sprawności przeprowadzonych w Urzędzie Marszałkowskim postępowań w sprawie zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, w ewidencji podano błędne dane dotyczące daty wpływu do Urzędu wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu (trzy przypadki²⁸) bądź daty zatwierdzenia projektu (dwa przypadki²⁹). *Szerszy opis w sekcji zawierającej opis stwierdzonych nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom II str. 4-6, 11)

W prowadzonych w Urzędzie Marszałkowskim ewidencjach projektów organizacji ruchu nie zamieszczano informacji o utracie ważności przez zatwierdzone organizacje ruchu, które nie zostały wprowadzone.

(akta kontroli tom I str. 401-404)

Dyrektor Urzędu oświadczył m.in., iż zatwierdzone projekty organizacji ruchu, które utraciły ważność, nie były oznaczane w ewidencji, ponieważ nie ma takiego wymogu prawnego. Natomiast ich identyfikacja była możliwa poprzez filtrowanie danych ujętych w prowadzonym elektronicznie rejestrze, z pomocą odpowiedniej formuły.

(akta kontroli tom I str. 514, 516)

Zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia MI z 2023 r., jeżeli w terminie do którego miała być wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu do organu zarządzającego ruchem nie wpłynęło zawiadomienie o terminie jej wprowadzenia, organ ten zobowiązany był do poinformowania zarządu drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

W badanym okresie Departament NI dwukrotnie przekazał do MZDW zbiorcze informacje o zatwierdzonych organizacjach ruchu, które utraciły ważność ze względu

²⁷ Projekty nr.: NI-D-I.8022.1.5.2022, NI-D-I.8022.1.2.2023, NI-D-I.8022.1.6.2023.

²⁸ Projekty nr.: NI-D-I.8022.2.229.2022, NI-D-I.8022.2.647.2022, NI-D-I.8022.1.238.2023.

²⁹ Projekty nr.: NI-D-I.8022.1.227.2022 NI-D-I.8022.1.683.2023.

na brak powiadomienia organu zarządzającego ruchem o ich wprowadzeniu. Przy pismach z 16 września 2022 r. i 23 stycznia 2024 r., przekazano do MZDW wyciągi z ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, dotyczące projektów niewprowadzonych w życie w latach 2020-2023. W piśmie z 23 stycznia 2024 r. poinformowano w ten sposób o utracie ważności w latach 2022-2023 przez ogółem 1023 projektów organizacji ruchu, w tym 439 - stałych i 584 - czasowych.

(akta kontroli tom I str. 430-512)

Zastępca Dyrektora Departamentu Organizacji ds. Kadr i Płac oświadczyła m.in., że przedmiotowe informacje przekazywane były do MZDW zbiorczo, ponieważ przy tak dużej ilości spraw każdorazowe pisemne informowanie zarządu drogi o upływie terminu wdrożenia danej organizacji ruchu mogłoby zakłócić bieżącą realizację innych istotnych zadań. Utrudniałoby to również selekcjonowanie spraw, w których wpłynęły ponowne wnioski o zatwierdzenie organizacji ruchu ze względu na upływ terminu, do którego powinna zostać wdrożona dana organizacja ruchu. Ciągłość weryfikacji ewidencji zatwierdzonych organizacji ruchu pod kątem terminów, które zostały przekroczone, a nie wpłynęło zawiadomienie o wdrożeniu organizacji ruchu, dostosowano do możliwości komórki organizacyjnej prowadzącej przedmiotową ewidencję. Wzięto przy tym pod uwagę charakter bieżącej współpracy z zarządem drogi, która zapewnia dostęp do tego rodzaju informacji w trybie roboczym każdorazowo, kiedy istnieje taka potrzeba.

(akta kontroli tom IV str. 1-2, 5-6)

Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że jednostka ta nie prowadzi ewidencji kosztów ponoszonych w związku ze sporządzeniem projektów, które utraciły ważność z uwagi na nieprzekazanie powiadomienia o terminie wdrożenia. Wskazał, że przekazywane przez organ zarządzający ruchem informacje o takich przypadkach, dotyczą w większości projektów zleczanych i realizowanych przez obcych inwestorów, w szczególności czasowych organizacji ruchu. Podał również, że projekty, których inwestorem jest MZDW, niewdrożone w terminie określonym w zatwierdzeniu, w przypadku planowanej realizacji przesyłane były do ponownego zatwierdzenia.

(akta kontroli tom III str. 497-498)

1.3. Zgodnie z danymi podanymi w ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, długotrwałość prowadzenia w Urzędzie Marszałkowskim postępowań w sprawie zatwierdzania przedkładanych Marszałkowi projektów organizacji ruchu kształtowała się w latach 2022-2023 następująco:

- w 2022 r. spośród 1704 zatwierdzonych w tym roku projektów organizacji ruchu (w tym 681 stałych i 1023 czasowych) po upływie 30 dni zatwierdzono 364 projekty, tj. 21,4% (w tym 181 stałych i 183 czasowych), z tego 65 (w tym 49 stałych i 16 czasowych) zatwierdzono w okresie od 60 do 365 dni od daty wpływu projektu, natomiast cztery (w tym dwie stałe i dwie czasowe) po upływie 365 dni;
- w 2023 r. spośród 1539 zatwierdzonych w tym roku projektów organizacji ruchu (w tym 653 stałych i 886 czasowych) po upływie 30 dni zatwierdzono 257 projektów, tj. 16,7% (w tym 181 stałych i 76 czasowych), z tego 35 (w tym 27 stałych i osiem czasowych) zatwierdzono w okresie od 60 do 365 dni od daty wpływu projektu, natomiast jedną (stałą) po upływie 365 dni.

Powyższe wyliczenia nie w pełni oddają stan faktyczny w zakresie długotrwałości prowadzonych postępowań. Wynika to z faktu, że podane w ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu informacje, dotyczące daty wpływu do Urzędu wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu, jak i daty zatwierdzenia tego projektu, nie zawsze były zgodne ze stanem faktycznym, jak

wynika z ustaleń kontroli NIK przedstawionych w pkt 1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli tom II str. 4-6)

W uregulowaniach wewnętrznych obowiązujących w Urzędzie Marszałkowskim, w tym w Procedurze zatwierdzania stałej lub czasowej organizacji ruchu nie wyznaczono terminów, w których powinny być rozpatrzone wnioski o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu.

(akta kontroli tom II str. 2, 8, 245-246; tom III str. 483, 489)

Dyrektor Urzędu oświadczył m.in., że powszechnie obowiązujące przepisy prawa również nie nakładają na organy zarządzające ruchem drogowym obowiązku załatwienia w określonym terminie otrzymanego wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu. Terminy rozpatrywania projektów organizacji ruchu na drogach wojewódzkich uzależnione są od liczby spraw w toku, ich specyfiki, złożoności, zakresu działań podejmowanych w danej sprawie przed przygotowaniem dokumentacji do zatwierdzenia, w tym liczby wymaganych korekt lub uzupełnień w dokumentacji, itp. W trakcie procedowania przedmiotowych spraw pracownicy Wydziału Inżynierii Ruchu pozostają w kontakcie z jednostkami składającymi projekty i często na ich prośbę otrzymana dokumentacja nie jest odsyłana, lecz sprawy wstrzymywane są do czasu uzupełnienia dokumentacji lub wypracowania efektywnego rozwiązania. Sekretarz wskazał ponadto, że w 2022 r. na terminowość załatwiania przedmiotowych spraw również mogła mieć wpływ sytuacja kadrowa Wydziału Inżynierii Ruchu. Spośród sześciu pracowników Wydziału zajmujących się w tym roku zatwierdzaniem projektów organizacji ruchu, jeden przebywał ponad dwa miesiące na urlopie bezpłatnym, a kolejny – na długotrwałych zwolnieniach.

(akta kontroli tom II str. 2, 8; tom III str. 483, 489)

W wyniku badania pięciu postępowań w sprawie zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, w przypadku których okres procedowania wniosków w tej sprawie wynosił powyżej 60 dni³⁰ stwierdzono, że na podstawie dokumentacji tych spraw, w dwóch przypadkach nie można było ustalić przyczyn wystąpienia tak długiego okresu zwłoki w zatwierdzeniu tych projektów. Dotyczyło to projektów organizacji ruchu NI-D-I.8022.1.285.2022 oraz NI-D-I.8022.2.316.2022.

(akta kontroli tom II str. 4-6; tom III str. 483, 489)

Dyrektor Urzędu oświadczył, że przyczynami, które wpłynęły na wydłużony czas prowadzenia postępowań w tych sprawach były następujące okoliczności:

- w przypadku projektu stałej organizacji ruchu NI-D-I.8022.1.285.2022³¹ procedowanego przez okres 366 dni³²: projektowana zmiana organizacji ruchu była związana z budową sygnalizacji świetlnej na dwóch przejściach dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej 631 w rejonie „Dzikiej plaży” i „Stokrotki” w miejscowości Nieporęt. Projekt został złożony 25 kwietnia 2022 r. przez MZDW w celu aktualizacji terminu wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu. W toku rozpatrywania sprawy stwierdzono rozbieżności pomiędzy przekazanymi planami sytuacyjnymi, a istniejącą organizacją ruchu i zagospodarowaniem w terenie. Ponieważ jednostką składającą projekt do zatwierdzenia był MZDW w trybie roboczym ustalono, że projekt zostanie skorygowany i dostarczony do Departamentu NI. Po kolejnych ustaleniach z MZDW przedmiotowy projekt, obejmujący wniosek w zakresie zmiany organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej, został przejęty do prowadzenia przez Departament NI. Bieżący

³⁰ W przedmiotowych sprawach okres pomiędzy datą złożenia wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu, a datą zatwierdzenia tego projektu kształtował się w przedziale od 64 do 366 dni.

³¹ Dotyczącego drogi wojewódzkiej nr 631, na odcinku od km. 23+635 do km. 24+200.

³² Projekt wpłynął do Urzędu w dniu 25 kwietnia 2023 r., a zatwierdzony został w dniu 26 kwietnia 2023 r.

kontakt Departamentu NI z MZDW pozwalał na dostosowanie terminu dalszych działań do planowanej inwestycji. Z uwagi na stały charakter współpracy nie zachodziła konieczność wymiany korespondencji w tym zakresie;

- w przypadku projektu czasowej organizacji ruchu NI-D-I.8022.2.316.2022³³ procedowanego przez okres 300 dni³⁴: projektowana zmiana była związana z przebudową drogi wojewódzkiej nr 632 polegającą na rozbiórce starego i budowie nowego obiektu mostowego w m. Dębe. Projekt czasowej organizacji ruchu wpłynął z kompletem wszystkich opinii, w związku z czym nie stwierdzono podstaw do odesłania dokumentacji. Departament NI nie otrzymał do zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu, w związku z czym nie był znany finalny kształt przebudowywanej infrastruktury i nie można było zatwierdzić czasowej organizacji ruchu. Pracownik Departamentu NI, po skontaktowaniu się z wnioskodawcą, potwierdził, że projekt stałej organizacji ruchu nie został złożony i ustalił, że dokumentacja zostanie przekazana do Urzędu. Z uwagi na przedmiotowe ustalenia wstrzymano zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu. Projekt stałej organizacji ruchu na ww. przebudowę wpłynął w dniu 2 stycznia 2023 r. Natomiast w dniu 17 stycznia 2023 r., po wcześniejszym kontakcie telefonicznym, firma dosłała za pośrednictwem poczty elektronicznej poprawiony opis techniczny dla stałej i czasowej organizacji ruchu. Po naniesieniu zmian projekt czasowej organizacji ruchu został zatwierdzony i przekazany do wysłania razem z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

(akta kontroli tom II str. 4-6, 2, 9-11, 16-65)

W § 8 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, wskazano, że po rozpoznaniu złożonego projektu organizacji ruchem organ może:

- zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części bez zmian lub po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu;
- odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek;
- odrzucić projekt.

W obowiązującej w Urzędzie Marszałkowskim Procedurze zatwierdzania stałej lub czasowej organizacji ruchu wskazano, iż w przypadku, gdy otrzymany projekt będzie niekompletny, pracownik Wydziału Inżynierii Ruchu przygotować ma projekt pisma o pozostawieniu sprawy bez rozpatrzenia do czasu złożenia kompletnego projektu. W przypadku stwierdzenia, że zaproponowane w projekcie rozwiązania po wprowadzeniu poprawek będą zgodnie z przepisami prawa i zapewnią bezpieczeństwo ruchu drogowego, pracownik Wydziału przygotować ma projekt pisma zwracającego projekt do wnioskodawcy w celu wprowadzenia poprawek. Pisma w tych sprawach zatwierdzane miały być przez Dyrektora Departamentu NI lub Zastępcę Dyrektora tego Departamentu z upoważnienia Marszałka Województwa Mazowieckiego.

(akta kontroli tom II str. 246)

Dokumentacja ww. dwóch spraw nie zawierała pism Urzędu kierowanych do wnioskodawców o uzupełnienie bądź poprawienie przedstawionych projektów, jak i informujących o zawieszeniu prowadzonych postępowań, ze wskazaniem przyczyn tej sytuacji. Nie zawierała również notatek pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu lub adnotacji na dokumentacji informujących o dokonywanych uzgodnieniach

³³ Dotyczącej drogi wojewódzkiej nr 632, na odcinku od km. 48+600 do km. 48+900.

³⁴ Projekt wpłynął do Urzędu w dniu 25 marca 2022 r., a zatwierdzony został w dniu 19 stycznia 2023 r.

telefonicznych z wnioskodawcami w sprawie dalszego trybu postępowania w sprawie ww. projektów organizacji ruchu. *Szerszy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*
(akta kontroli tom II str. 4-6; tom III str. 483, 489)

1.4. W latach 2022-2024 (do 1 marca) do Urzędu Marszałkowskiego wpłynęło do zatwierdzenia ogółem 4287 projektów organizacji ruchu (z tego: 2096 - w 2022 r., 1924 - w 2023 r. oraz 267 - w 2024 r.). W 1657 przypadkach projekty te dotyczyły stałej organizacji ruchu (778 - w 2022 r., 776 - w 2023 r. oraz 103 - w 2024 r.), a w 2630 przypadkach – czasowej organizacji ruchu (1318 - w 2022 r., 1148 - w 2023 r. oraz 164 - w 2024 r.).

(akta kontroli tom I str. 39)

W celu rozpatrzenia opinii lub wątpliwości wniesionych w stosunku do przedstawionych do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu w ww. okresie w Urzędzie Marszałkowskim nie podejmowano w sposób formalny działań, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia MI z 2003 r., tj. nie powoływano w sposób formalny komisji, z udziałem przedstawicieli Policji i zarządu dróg oraz nie zasięgano w sposób formalny opinii rzeczoznawców, audytorów lub biegłych, w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo oraz na środowisko.

(akta kontroli tom I str. 25)

Dyrektor Urzędu oświadczył, że w celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości organ zarządzający ruchem organizował wizje/spotkania w terenie lub w siedzibie zarządu drogi (MZDW) z udziałem przedstawicieli zarządu drogi lub zarządu drogi i Policji. Służyły one wypracowaniu stanowiska gwarantującego realny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zastosowaniu optymalnych rozwiązań w organizacji ruchu drogowego. Wizje/spotkania organizowane były również w okresie rozpatrywania danej sprawy, w celu weryfikacji rozwiązań przyjętych w projektowanej organizacji ruchu. W sprawie wpływu planowanej organizacji ruchu na bezpieczeństwo ruchu drogowego istniała w Departamencie NI możliwość bieżącego zasięgnięcia opinii ze strony audytora, ponieważ jeden z byłych pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu, posiadał uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(akta kontroli tom I str. 388-389)

Spośród projektów organizacji ruchu przekazanych do Urzędu do zatwierdzenia w okresie objętym kontrolą, odrzucono ogółem w części lub w całości osiem projektów, w tym trzy dotyczące stałej organizacji ruchu (dwa - w 2022 r. oraz jeden - w 2023 r. oraz pięć dotyczących czasowej organizacji ruchu (trzy - w 2022 r. oraz dwa - w 2022 r.). Do poprawek odesłano ogółem 57 projektów organizacji ruchu, w tym 26 dotyczących stałej organizacji ruchu (18 - w 2022 r. oraz osiem - w 2023 r.) oraz 31 dotyczących czasowej organizacji ruchu (28 - w 2022 r., dwa - w 2023 r. oraz jeden - w 2024 r.).

(akta kontroli tom I str. 39, 388)

W wyniku analizy dokumentacji siedmiu odrzuconych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że we wszystkich przypadkach przyczynami podjęcia takich decyzji była jedna lub kilka przesłanek spośród wskazanych w § 8 ust. 5 i 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, tj. zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (na co wskazano w pięciu przypadkach), niezgodność projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (na co wskazano w pięciu przypadkach) oraz nieefektywnie zaprojektowana organizacja ruchu (na co wskazano w dwóch przypadkach).

Podmioty, które złożyły do Urzędu wnioski o zatwierdzenie ww. projektów nie odwoływały się od ww. rozstrzygnięć.

(akta kontroli tom II str. 87-99)

Analiza dokumentacji siedmiu losowo wybranych projektów organizacji ruchu odesłanych przez Urząd Marszałkowski do poprawy wykazała, że przyczynami podjęcia takich działań był brak w projekcie organizacji ruchu m.in.: planu orientacyjnego; charakterystyki drogi i ruchu na drodze; istniejącego oznakowania poziomego i pionowego; terminu przywrócenia stałej organizacji ruchu - w przypadku, w którym wniosek dotyczył zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu.

Po uwzględnieniu zgłoszonych przez Urząd uwag wszystkie ww. projekty zostały zatwierdzone.

(akta kontroli tom II str. 100-121)

1.5. W latach 2022-2024 (do 19 stycznia) w Urzędzie Marszałkowskim sporządzono 69 projektów organizacji ruchu, z tego 33 - w 2022 r. oraz 36 - w 2023 r.

W 15 przypadkach w ww. okresie Urząd zwrócił się do MZDW o opracowanie takich projektów (sytuacje takie miały miejsce w dziewięciu przypadkach w 2022 r. oraz w sześciu w 2023 r.).

(akta kontroli tom I str. 29, 49)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił, że projekty organizacji ruchu wykonywane przez pracowników Departamentu NI dotyczyły wprowadzenia drobnych zmian w organizacji ruchu, polegających na wprowadzeniu niezbędnych korekt w istniejącym oznakowaniu, natomiast wprowadzenie nowych elementów związanych z potrzebą budowy infrastruktury zlecano do realizacji MZDW.

(akta kontroli tom I str. 387)

Analiza siedmiu losowo wybranych projektów stałej organizacji ruchu, opracowanych w latach 2022-2024 w Urzędzie Marszałkowskim wykazała, że dotyczyły one aktualizacji oznakowania pionowego oraz umieszczenia na drogach dodatkowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stwierdzono ponadto, że we wszystkich tych przypadkach:

- zatwierdzone projekty organizacji ruchu przekazane zostały do MZDW w celu ich wdrożenia w życie;
- po otrzymaniu informacji o ich wdrożeniu w życie, pracownicy Wydziału Inżynierii Ruchu, zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, przeprowadzili kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z wdrożenia tych projektów;
- w wyniku ww. kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli tom II str. 122-123)

Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów w MZDW poinformowała, że koszt wprowadzenia przez tę jednostkę opracowanych przez Urząd Marszałkowski w latach 2022-2023 projektów organizacji ruchu wyniósł 526,1 tys. zł³⁵.

(akta kontroli tom II str. 199-203)

W okresie objętym kontrolą Urząd Marszałkowski nie zlecał podmiotom trzecim (innym niż MZDW) opracowania projektów organizacji ruchu.

Dyrektor Urzędu oświadczył, że w budżecie Urzędu nie zaplanowano środków finansowych dla uruchamiania takiego trybu postępowań. W przypadku potrzeby dokonania zmian w organizacji ruchu, związanych z koniecznością przebudowy drogi

³⁵ Z tego: 375,0 tys. zł - w 2022 r. oraz 151,1 tys. zł - w 2023 r.

lub zmiany parametrów dróg wojewódzkich UMWM zwracał się do zarządu drogi, tj. MZDW, o zlecenie wykonania dokumentacji projektowej.

(akta kontroli tom I str. 49)

W wyniku badania trzech wybranych losowo spraw, w przypadku których Urząd Marszałkowski zwrócił się do MZDW o opracowanie projektów organizacji ruchu drogowego, stwierdzono, że pisma zlecające MZDW podjęcie działań na rzecz ich opracowania, podpisane zostały, z up. Marszałka, przez Zastępcę Dyrektora Departamentu NI. Dotyczyły one opracowania:

- projektu aktualizacji stałej organizacji ruchu w Sulejówku na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego (droga wojewódzka nr 639) i ul. Okuniewskiej (droga wojewódzka nr 637) poprzez uwzględnienie w niej sygnalizatora S-2 (dopuszczającego skręcanie w prawo)³⁶;
- dokumentacji projektowej dla aktualizacji oznakowania obszaru zabudowanego na terenie miasta Zielonka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 631 w rejonie węzła z drogą S8, w związku z nieściślością projektów organizacji ruchu opracowanych przez GDDKiA dla drogi S8 z organizacją ruchu opracowaną dla ww. odcinka drogi wojewódzkiej³⁷;
- projektu aktualizacji stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 807, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 801 do skrzyżowania z drogą S17, polegającej na usunięciu na przedmiotowym odcinku drogi znaku B-5 oraz tabliczek – nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem wydanym przez MZDW oraz SANTE³⁸.

(akta kontroli tom II str. 124-126)

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie Marszałkowskim nie opracowywano analiz w sprawie organizacji i bezpieczeństwa ruchu. O ich wykonanie zwracano się do MZDW. W okresie tym Departament NI otrzymał z MZDW 12 takich analiz³⁹, z których 11 dotyczyło oceny zasadności budowy dodatkowej sygnalizacji świetlnej na drogach wojewódzkich, a jedna – bezpieczeństwa ruchu drogowego na trzech skrzyżowaniach drogi wojewódzkiej nr 801. W oparciu o wyniki analiz Departament NI m.in. zlecał MZDW opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy sygnalizacji świetlnej na drogach wojewódzkich, w miejscach skrzyżowań z innymi drogami lub przy przejściach dla pieszych i rowerzystów bądź informował ten podmiot o braku potrzeby podejmowania takich działań.

(akta kontroli tom I str. 30; tom II str. 139-178, 243-244)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że przepisy prawa dają Marszałkowi, jako organowi zarządzającemu ruchem, prawo do zlecania opracowywania ww. analiz MZDW. Tego typu współpraca wynika nie tylko z postanowień § 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia MI z 2003 r., zgodnie z którymi organ zarządzający ruchem współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa m.in. z zarządami dróg. Podejmowanie takich działań umożliwi również, zdaniem Dyrektora, otwarty katalog zadań przypisanych do realizacji zarządowi drogi w § 11 ww. rozporządzenia, realizowanych na koszt własny przez zarząd drogi. Dyrektor wskazał, że MZDW jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną finansowaną z budżetu województwa mazowieckiego z przeznaczeniem na realizację m.in. tego rodzaju działań.

(akta kontroli tom II str. 320, 323-324)

³⁶ Pismo z 12 maja 2022 r., znak: NI-D-I-8026.182.2022.SR.

³⁷ Pismo z 30 marca 2023 r., znak: NI-D-I-8026.536.2022.SR.

³⁸ Pismo z 21 kwietnia 2023 r., znak: NI-D-I-8026.112.2023.JW.

³⁹ Dziewięć takich analiz otrzymano w 2022 r., a trzy kolejne w 2023 r.

W okresie objętym kontrolą (do 19 stycznia) do Urzędu Marszałkowskiego nie wpłynęły skargi dotyczące obowiązujących organizacji ruchu. W okresie tym do Urzędu wpłynęło ogółem 395 wniosków o zmianę organizacji ruchu⁴⁰.

(akta kontroli tom I str. 31; tom II str. 209-224)

Zastępca Dyrektora Departamentu Organizacji ds. Kadr i Płac oświadczyła, że po przeprowadzeniu weryfikacji otrzymanego wniosku, w przypadku uznania jego zasadności, pracownik Wydziału Inżynierii Ruchu opracowywał projekt organizacji ruchu uwzględniający zmiany wynikające z wniosku lub sprawę przekazywał MZDW, wskazując na potrzebę zlecenia opracowania stosownej dokumentacji, ponieważ zmiana organizacji ruchu może również wiązać się ze zmianą geometrii drogi. Natomiast w przypadku, gdy w ocenie Departamentu NI, wniosek był niezasadny, przekazywano wnioskodawcy stosowne wyjaśnienia w tym zakresie.

(akta kontroli tom IV str. 2, 6-7)

Stwierdzono, że we wszystkich wybranych do kontroli przypadkach, w których Departament NI zwrócił się do MZDW o opracowanie analiz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich bądź o opracowanie aktualizacji projektu organizacji ruchu, przyczyną podjęcia takich działań były wnioski osób fizycznych oraz różnego rodzaju podmiotów i organów w sprawie zmiany organizacji ruchu drogowego.

(akta kontroli: tom II str. 124-193)

1.6. Szczegółowe zasady przeprowadzania przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu kontroli technicznych wykonania zadań określonych w zatwierdzonej stałej organizacji ruchu, o których mowa § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r.⁴¹ zawarte zostały w Procedurze zatwierdzanie stałej lub czasowej organizacji ruchu. Wskazano w niej, że po otrzymaniu zawiadomienia o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu, pracownik tego Wydziału przeprowadza kontrole zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Z przeprowadzonej kontroli pracownik Wydziału sporządza protokół. W przypadku, gdy stwierdzono nieprawidłowości, pracownik Wydziału przygotowuje projekt pisma żądającego od jednostki wprowadzającej organizację ruchu ich usunięcie. Pismo zatwierdzone jest przez Dyrektora Departamentu/Zastępcę Dyrektora Departamentu NI, z upoważnienia Marszałka Województwa Mazowieckiego.

(akta kontroli tom II str. 246)

W latach 2022-2024 (do 1 marca) do Urzędu Marszałkowskiego wpłynęły zawiadomienia o wprowadzeniu 408 zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu, co stanowiło 29,0% zatwierdzonych w tym okresie tego rodzaju projektów. We wszystkich przypadkach po otrzymaniu zawiadomień przeprowadzona została przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu kontrola wykonania zadań technicznych, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r.

(akta kontroli tom I str. 37, 39)

W wyniku analizy losowo wybranej dokumentacji dotyczącej 21 kontroli wykonania zadań technicznych przeprowadzonych przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu w latach 2022-2024 stwierdzono, że 17 z nich zostało przeprowadzonych w terminie wskazanym w § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r., tj. nie przekraczającym 14 dni od daty wprowadzenia organizacji ruchu wskazanej w stosownym zawiadomieniu. W pozostałych czterech przypadkach liczba dni od wskazanego w zawiadomieniach terminu wprowadzenia nowej lub zmiany

⁴⁰ Z czego: 182 - w 2022 r., 198 - w 2023 r. oraz osiem - w 2024 r.

⁴¹ Dalej: kontrola wykonania zadań technicznych.

istniejącej organizacji ruchu do dnia kontroli wyniosła od 15 do 25 dni. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom II str. 225-227, 243)

W okresie objętym kontrolą pracownicy Urzędu Marszałkowskiego nie przeprowadzali kontroli wykonania zadań technicznych dotyczących prawidłowości wprowadzenia zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu. Kontroli takich nie przeprowadzano również w odniesieniu do wprowadzanych projektów uproszczonych organizacji ruchu bądź zmian w organizacji ruchu wprowadzanych na zasadach i w sytuacjach określonych odpowiednio w § 5 ust. 2 oraz § 10 ust. 1-3 rozporządzenia MI z 2003 r.

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że w rozporządzeniu MI z 2003 r. nie wprowadzono obowiązku przeprowadzania takich kontroli w stosunku do wprowadzanych projektów czasowej organizacji ruchu, tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu.

(akta kontroli tom I str. 3, 48; tom II str. 67, 71-72)

Zgodnie z Zasadami kontroli, wprowadzonymi Poleceniem Służbowym Dyrektora Urzędu Nr 3/2014, kontroli okresowej, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r.⁴², podlegać miała cała sieć dróg wojewódzkich, dla której zarządcą był Zarząd Województwa Mazowieckiego, a obowiązki zarządcy dróg powierzono MZDW w Warszawie. Każda z dróg lub odcinków dróg, winna być skontrolowana co najmniej raz na 6 miesięcy w każdym roku kalendarzowym, z tym, że kontroli nie podlegały odcinki dróg wojewódzkich, na których została wprowadzona czasowa organizacja ruchu. Kontrola taka polegać miała na porównaniu zgodności wprowadzenia organizacji ruchu w terenie z organizacją ruchu zatwierdzoną przez Marszałka w zakresie zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z przeprowadzonej kontroli drogi lub odcinka drogi sporządzany miał być protokół, w którym odnotowywane miały być wszystkie stwierdzone usterki i niezgodności. W przypadku usterek i niezgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu i z przepisami prawa Departament NI, w ramach posiadanych kompetencji, zobowiązany był do wydania jednostce odpowiedzialnej, dyspozycji dotyczących ich usunięcia. W przypadkach, w których dyspozycja ta dotyczyć miała usunięcia usterek i niezgodności zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego pracownicy Departamentu Organizacji lub Delegatur zobowiązani byli do przeprowadzenia „rekontroli” po upływie wyznaczonego danej jednostce terminu na ich usunięcie.

(akta kontroli tom II str. 330-333)

W latach 2022-2024 (do 19 stycznia) pracownicy Departamentu Organizacji i Delegatur Urzędu Marszałkowskiego przeprowadzili na drogach wojewódzkich ogółem 523 kontrole okresowe⁴³. W tym czasie przeprowadzili również 95 tzw. rekontroli, w celu sprawdzenia wykonania dyspozycji wydanych w wyniku kontroli okresowych⁴⁴. Kontrolami tymi nie obejmowano odcinków dróg wojewódzkich, na których została wprowadzona czasowa organizacja ruchu, jak i odcinków dróg wojewódzkich przejętych od GDDKiA, które nie posiadały w danym okresie zatwierdzonej przez Marszałka stałej organizacji ruchu. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom I str. 28; tom II str. 228-229, 231-233)

W wyniku analizy dokumentacji 33 losowo wybranych kontroli okresowych przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego w latach 2022-

⁴² Dalej: kontrola okresowa.

⁴³ Z tego 259 kontroli przeprowadzono w 2022 r., 263 - w 2023 r. oraz jedną - w 2024 r.

⁴⁴ Z tego 45 rekontroli przeprowadzono w 2022 r., a 50 - w 2023 r.

2024 stwierdzono, że 11 z nich zostało wykonanych po upływie sześciu miesięcy od daty poprzedniej takiej kontroli. Ponadto w przypadku dotyczącym drogi wojewódzkiej nr 615, na odcinku do km. 0+202 do km. 30+512 (objętym stałą organizacją ruchu NI-D-I.8020.70.2023), do dnia kontroli NIK (tj. 6 marca 2024 r.) nie przeprowadzono kolejnej kontroli okresowej pomimo, iż od daty poprzedniej takiej kontroli (przeprowadzonej w dniach 11-12 lipca 2023 r.) upłynęło prawie osiem miesięcy. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom II str. 315-319)

W 28 przypadkach, w których w wyniku ww. 33 kontroli okresowych stwierdzono występowanie uchybień lub nieprawidłowości, skierowano do MZDW pisma w sprawie ich usunięcia oraz uzyskano na nie odpowiedzi. W 11 przypadkach pracownicy Urzędu przeprowadzili w ww. sprawach rekontrole, w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania sformułowanych zaleceń w sprawie usunięcia nieprawidłowości, z czego w pięciu przypadkach stwierdzono występowanie nieprawidłowości i skierowano do MZDW kolejne pisma z zaleceniami ich usunięcia. W czterech przypadkach MZDW przekazał do Urzędu pisma z informacjami o działaniach dotyczących usunięcia tych nieprawidłowości.

(akta kontroli tom II str. 315-319, 355-494; tom III str. 1-177)

W jednym przypadku do dnia kontroli NIK, tj. 6 marca 2024 r., nie wpłynęła odpowiedź MZDW w sprawie usunięcia nieprawidłowości ujawnionych w wyniku rekontroli, pomimo iż od daty wysłania przez Departament NI pisma z zaleceniami w tej sprawie (tj. od dnia 26 lipca 2023 r.) upłynęło ponad siedem miesięcy. Urząd Marszałkowski nie podejmował żadnych dalszych działań w sprawie wyegzekwowania od MZDW udzielenia odpowiedzi na ww. pismo.

MZDW przesłał do Urzędu taką odpowiedź dopiero w dniu 13 marca 2024 r., po otrzymaniu pisma kontrolera NIK w sprawie udzielenia informacji w tej sprawie. Dyrektor MZDW poinformował, że nieprzesłanie tej odpowiedzi w terminie wynikało z przeoczenia. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom II str. 194-200, 318)

Ustalono, że w dwóch przypadkach, spośród 33 kontroli okresowych objętych badaniami kontrolnymi, Departament NI skierował do MZDW pisma z poleceniami dotyczącymi usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli dopiero po upływie kilkudziesięciu dni od daty przeprowadzenia kontroli. W przypadku kontroli okresowej przeprowadzonej w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 876 (na odcinku od km. 0+000 do km. 25+034), pismo takie wysłano w dniu 21 lipca 2022 r., tj. po upływie 91 dni od daty kontroli (21 kwietnia 2022 r.), natomiast w przypadku kontroli przeprowadzonej w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 683 (na odcinku od km. 0+000 do km. 21+409), pismo takie wysłano w dniu 20 października 2022 r., tj. po upływie 50 dni od daty kontroli (31 sierpnia 2022 r.). W obu przypadkach przyczyną tej sytuacji była zwłoka w przekazaniu z Departamentu Organizacji do Departamentu NI protokołów z kontroli okresowych. Przekazano je bowiem odpowiednio po upływie 85⁴⁵ oraz 43⁴⁶ dni od daty przeprowadzenia kontroli. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom II str. 316-317, 326, 464-467; tom III str. 26-30)

Dyrektor MZDW poinformował, że nie ma możliwości przygotowania rzetelnej wyceny kosztów poniesionych w związku z realizacją poleceń otrzymanych z Urzędu Marszałkowskiego, dotyczących usunięcia nieprawidłowości i uchybień stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych w latach 2022 -2024 kontroli okresowych. Realizacja tych poleceń odbywa się w trakcie wykonywania obowiązków

⁴⁵ Pismo z załączonym protokołem kontroli wpłynęło do Departamentu NI w dniu 15 lipca 2022 r.

⁴⁶ Pismo z załączonym protokołem kontroli wpłynęło do Departamentu NI w dniu 13 października 2022 r.

utrzymaniowych przez pracowników Rejonów Drogowych MZDW. Stwierdzone w ramach kontroli usterki i niedociągnięcia w dużej mierze dotyczą widoczności, czytelności lub braku oznakowania pionowego (np. w przypadku uszkodzenia lub kradzieży), które w przypadku wymiany pobierane jest z zapasów magazynowych Rejonu drogowego i montowane w terenie siłami własnymi. W wielu przypadkach niedociągnięcia usuwane były przez Rejony drogowe w czasie objazdów dróg wcześniej, nim oficjalne pismo z wynikami kontroli trafiło do MZDW.

(akta kontroli tom II str. 204, 206)

Dyrektor Wydziału Transportu i Rozwoju Regionalnego w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie poinformowała, że w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 14 lutego 2024 r. Wydział Kontroli Urzędu Wojewódzkiego przeprowadził 16 kontroli dotyczących zarządzania ruchem na drogach przez jednostki samorządu szczebla powiatowego. Nie były w tym okresie przeprowadzane kontrole na drogach zarządzanych przez Marszałka. Wydano w tym okresie 35 nakazów zmiany organizacji ruchu, w oparciu o przepisy § 3 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 rozporządzenia MI z 2003 r. Ich adresatem nie był Marszałek, jako organ zarządzający ruchem na drogach.

(akta kontroli tom III str. 235-237)

W IV kw. 2022 r. w Urzędzie Marszałkowskim przeprowadzono wewnętrzne badanie audytowe, którego przedmiotem była realizacja, w okresie od stycznia 2021 r. do czerwca 2022 r., przez Wydział Inżynierii Ruchu zadań w zakresie zarządzania ruchem wynikających z Regulaminu wewnętrznego Departamentu NI. W wyniku tych badań stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości (które zaliczone zostały do słabości systemu kontroli zarządczej): niezidentyfikowanie braków formalnych w projektach organizacji ruchu⁴⁷, nieprzeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r. w terminie 14 dni od daty wprowadzenia stałej organizacji ruchu⁴⁸.

Dyrektor Departamentu NI odnosząc się do wyników ww. badań audytowych, w piśmie z 14 lutego 2023 r. skierowanym do Pełnomocnika ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania wskazała, że pracownicy Wydziału Inżynierii Ruchu byli przekonani, że wykonują zadania w sposób prawidłowy. Niemniej jednak w związku z wynikami audytu zostały wprowadzone stosowne zmiany zgodnie z wytycznymi: Pracownicy i Kierownik Wydziału zostali zobligowani do rzetelnej weryfikacji poprawności, kompletności i terminowości przedkładanych do podpisu spraw z obszaru działalności Wydziału. W celu minimalizacji ryzyka dotyczącego przekraczania 14 dniowego terminu, w którym powinna być przeprowadzana kontrola wykonania zadań technicznych, w realizację tego zadania wdrażany jest drugi pracownik Wydziału Inżynierii Ruchu.

(akta kontroli tom III str.199-233)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Marszałek, jako organ zarządzający ruchem, nie zapewnił rzetelnej realizacji zadania określonego w § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, dotyczącego prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu.

W trzech przypadkach, w prowadzonej w Urzędzie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, nie zamieszczono informacji wymaganych

⁴⁷ Występowanie nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w dwóch przypadkach, na 50 spraw objętych badaniami audytowymi w tym zakresie.

⁴⁸ Występowanie nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono w czterech przypadkach, na 25 spraw objętych badaniami audytowymi w tym zakresie.

przepisami § 9 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, dotyczących terminu, w którym powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu. Dotyczyło to projektu stałej organizacji ruchu (NI-D-I.8022.1.291.2023) oraz dwóch projektów czasowej organizacji ruchu (NI-D-I.8022.2.22.2022 i NI-D-I.8022.2.350.2023).

Ponadto w pięciu przypadkach, spośród dziewięciu wybranych spraw do kontroli w zakresie terminowości postępowania przy zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu, w ww. ewidencji podano błędne dane dotyczące daty wpływu projektów do Urzędu Marszałkowskiego (trzy przypadki) bądź daty zatwierdzenia projektu (dwa przypadki). Dotyczyło to:

- projektu czasowej organizacji ruchu NI-D-I.8022.2.229.2022 – wniosek o jego zatwierdzenie wpłynął do Urzędu 11 marca 2022 r., podczas gdy w ewidencji podano, że miało to miejsce 5 stycznia 2021 r.;
- projektu czasowej organizacji ruchu NI-D-I.8022.2.647.2022 – wniosek o jego zatwierdzenie wpłynął do Urzędu 26 czerwca 2022 r., podczas gdy w ewidencji podano, że miało to miejsce 8 czerwca 2021 r.;
- projekt stałej organizacji ruchu NI-D-I.8022.1.238.2023 – wniosek o jego zatwierdzenie wpłynął do Urzędu 7 kwietnia 2023 r., podczas gdy w ewidencji podano, że miało to miejsce 23 czerwca 2023 r.;
- projektu stałej organizacji ruchu nr NI-D-I.8022.1.227.2022 – który zgodnie z danymi z ewidencji zatwierdzony został 26 kwietnia 2023 r., podczas gdy zgodnie z dokumentacją źródłową zatwierdzenie to miało miejsce 26 kwietnia 2022 r.;
- projektu NI-D-I.8022.1.683.2023 – który zgodnie z danymi z ewidencji zatwierdzony został 31 grudnia 2024 r., podczas gdy zgodnie z dokumentacją źródłową zatwierdzenie to miało miejsce 27 listopada 2023 r.

Dopiero w trakcie niniejszej kontroli NIK, w związku z jej ustaleniami, zapisy w ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu odnoszące się do ww. spraw zostały uzupełnione o brakujące daty lub skorygowane w przypadkach podania w nich błędnych dat.

(akta kontroli tom I str. 405; tom II str. 4-6)

Dyrektor Urzędu w oświadczeniach złożonych w tych sprawach wskazał, że przyczynami były przeoczenie bądź omyłka pisarska ze strony pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu, odpowiedzialnych za wprowadzanie tych danych do ww. ewidencji.

(akta kontroli tom I str. 513-515; tom II str. 2-3, 11)

2. W Urzędzie Marszałkowskim, w ramach procedowania w przedstawianych do zatwierdzenia projektach organizacji ruchu, pracownicy Wydziału Inżynierii Ruchu nie dokumentowali uzgodnień dokonywanych w sposób nieformalny z wnioskodawcami, choć miało to wpływ na przebieg, w tym długotrwałość procedowania, przedstawionych przez nich do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, co w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym.

W wyniku badania pięciu postępowań w sprawie zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, w których okres procedowania wniosków w tej sprawie wynosił powyżej 60 dni stwierdzono, że dokumentacja dwóch takich postępowań nie pozwalała na ustalenie przyczyn długotrwałego zatwierdzania projektów⁴⁹. Nie zawierała ona bowiem pism Urzędu kierowanych do wnioskodawców o uzupełnienie bądź poprawienie przedstawionych projektów, bądź informujących o zawieszeniu prowadzonych postępowań, ze wskazaniem przyczyn tej sytuacji. Nie zawierała również notatek

⁴⁹ Dotyczyło to projektów organizacji ruchu NI-D-I.8022.1.285.2022 oraz NI-D-I.8022.2.316.2022.

w tej sprawie sporządzonych przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu zajmujących się oceną przedłożonych projektów organizacji ruchu. Z uwagi na powyższe nie można również ustalić, z jakich przyczyn odstąpiono w tych przypadkach od regulacji zamieszczonych w Procedurze zatwierdzania stałej lub czasowej organizacji ruchu określających tryb postępowania w przypadku stwierdzenia, że otrzymany projekt jest niekompletny, bądź że wymaga on poprawy.

(akta kontroli tom II str. 4-6, 246; tom III str. 483, 489)

Zastępca Dyrektora Departamentu Organizacji ds. Kadr i Płac wyjaśniła, że ww. Procedura uwzględnia ogólne wytyczne, które nie wykluczają innych powszechnych form kontaktu klienta z Urzędem. W przywołanych sprawach nie stwierdzono okoliczności uzasadniających odesłanie dokumentacji, a ustalenia dokonane telefonicznie były wystarczającą przesłanką, aby sprawy nie pozostawić bez rozpatrzenia. Odstąpienie od oficjalnych pism nie wpłynęło negatywnie na rozstrzygnięcie merytoryczne danej sprawy. Do Urzędu nie wpłynęły zastrzeżenia co do terminowości załatwienia wskazanych spraw, ponieważ telefoniczny kontakt z wnioskodawcami zapewniał skuteczne przekazanie informacji o przebiegu jej rozpatrywania.

(akta kontroli tom IV str. 3-4)

W ocenie NIK, dla zapewnienia przejrzystości prowadzonych postępowań w sprawie zatwierdzania projektów organizacji ruchu oraz możliwości sprawowania nadzoru nad ich przebiegiem, dokonywane przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu drogą telefoniczną uzgodnienia z wnioskodawcami w sprawie trybu procedowania tych spraw, powinny być dokumentowane w formie notatek służbowych lub adnotacji. Niezależnie od powyższego, sytuacje w których istnieje możliwość zastosowania takiego uproszczonego trybu postępowania powinny być również, zdaniem NIK, wskazane w uregulowaniach wewnętrznych określających obowiązujące w Urzędzie Marszałkowskim zasady procedowania tego rodzaju spraw, tj. w Procedurze zatwierdzania stałej lub czasowej organizacji ruchu.

3. Marszałek, jako organ zarządzający ruchem, nie zapewnił terminowej realizacji zadań kontrolnych, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

W czterech przypadkach, co stanowiło 19 % spraw objętych badaniami (21), kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z wprowadzenia projektów stałej organizacji ruchu przeprowadzone zostały przez pracowników Wydziału Inżynierii Ruchu po 14 dniowym terminie określonym w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

W przypadku projektów nr: NI-D-I.8022.1.2.2022, NI-D-I.8022.1.3.2022, NI-D-I.8022.1.8.2022, NI-D-I.8022.1.4.2023 kontrole takie zostały przeprowadzone po upływie odpowiednio 25, 15, 18 i 15 dni od wskazanego w zawiadomieniach rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub dokonania zmiany istniejącej organizacji ruchu.

(akta kontroli tom II str. 225-227)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że ww. kontrole, zrealizowano z nieznacznym opóźnieniem z uwagi na brak dostępnych samochodów służbowych w odpowiednim czasie. Wspólnie z Wydziałem Transportu ustalono, że przynajmniej dwa razy w tygodniu (wtorki i czwartki) samochód służbowy będzie zapewniony na potrzeby realizacji ww. zadań. Ponieważ były to konkretne dni tygodnia, to sporadycznie zdarzały się przesunięcia wyjazdów.

(akta kontroli tom II str. 243)

W odniesieniu do powyższych wyjaśnień, NIK zauważa, że we wszystkich ww. przypadkach od daty wpłynięcia do Urzędu zawiadomienia w sprawie wprowadzenia stałej organizacji ruchu drogowego do upływu 14 dniowego terminu na przeprowadzenie kontroli wykonania zadań technicznych jednostka miała co najmniej 18 dni, co było wystarczającym czasem na zapewnienie środka transportu potrzebnego do przeprowadzenia tej kontroli.

Należy dodać, że podobne argumenty podnoszone w ramach wyjaśnień składanych w trakcie badań audytowych przeprowadzanych w 2022 r., nie zostały przez audytorów uznane za zasadne, z uwagi na ww. okoliczności.

(akta kontroli tom III str. 211-212)

4. Marszałek, jako organ zarządzający ruchem, nie zapewnił rzetelnej i terminowej realizacji zadań w zakresie przeprowadzania kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

W okresie objętym kontrolą NIK, Urząd Marszałkowski nie przeprowadzał kontroli okresowych, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, na zarządzanych przez Marszałka odcinkach dróg wojewódzkich, na których obowiązywała czasowa organizacja ruchu, jak i na odcinkach dróg przejętych od GDDKiA nieposiadających aktualnej stałej organizacji ruchu, co w ocenie NIK stanowiło naruszenie powołanych wyżej przepisów rozporządzenia MI z 2003 r.

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że w postanowieniach § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach nawiązano do § 12 ust. 3 tego rozporządzenia, wskazując że niezależnie od kontroli dróg przeprowadzanych w ciągu 14 dni od wprowadzenia organizacji ruchu mającej charakter stały organ zobowiązany jest również do przeprowadzania co najmniej 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. W ocenie Dyrektora, konstrukcja obu przepisów wskazuje, że kontrola, o której mowa w § 12 ust. 5 odnosi się do kontroli z § 12 ust. 3, czyli kontroli organizacji ruchu mającej charakter stały. Z uwagi na powyższe, treść Zasad kontroli wprowadzonych Poleceniem Służbowym Dyrektora Urzędu Nr 3/2014 z dnia 12 maja 2014 r. określa wyłącznie zasady obowiązujące w zakresie kontroli stałych organizacji ruchu.

(akta kontroli tom II str. 231-233, 330-333)

W odniesieniu do ww. wyjaśnień NIK zauważa, że w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r. wskazano, że organ zarządzający ruchem, niezależnie od kontroli, o których mowa w § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia, zobowiązany jest do przeprowadzania co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. Nie zamieszczono zapisów ograniczających przedmiot tych kontroli do odcinków dróg posiadających stałą organizację ruchu, tak jak to ma miejsce w przypadku postanowień § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r., odnoszących się do kontroli wykonania zadań technicznych.

Ponadto w 11 przypadkach, co stanowiło 33,3 % spraw objętych badaniami, wbrew postanowieniom § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, kontrole okresowe, o których mowa w tym przepisie, przeprowadzone zostały przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego w stosunku do tych samych

odcinków dróg wojewódzkich po upływie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia poprzedniej takiej kontroli.

Dotyczyło to następujących przypadków (nr drogi wojewódzkiej, odcinek tej drogi, daty kolejnych kontroli okresowych):

- 614 (od km. 0+000 do km. 35+893): 13 września 2022 r., 10 maja 2023 r.;
- 571 (od km. 0+000 do km. 56+260): 5-6 października 2022 r., 22-24 maja 2023 r.;
- 736 (odcinek od Warki km. 0+000 do rz. Wisły km. 18+033): 11 stycznia 2022 r., 13 września 2022 r.;
- 738 (od Nowe Słowiki km. 0+000 do gr. województwa km. 17+000): 5 kwietnia 2022 r., 15 listopada 2022 r.;
- 876 (od km. 0+000 do km. 25+034): 21 października 2022 r., 16 maja 2023 r.;
- 567 (od km. 2+380 do km. 29+222): 9 lutego 2022 r., 30 sierpnia 2022 r.;
- 584 (od km. 0+000 do km. 6+700): 9 marca 2022 r., 3 października 2022 r.;
- 683 (od km. 0+000 do km. 21+409): 16 lutego 2022 r., 31 sierpnia 2022 r. oraz 15 marca 2023 r.;
- 787 (od drogi wojewódzkiej nr 737 km. 0+000 do km. 20+108): 17 lipca 2023 r., 27 lutego 2024 r.;
- 810 (cały odcinek 0,8 km): 11 lipca 2023 r., 16 stycznia 2024 r.

(akta kontroli tom II str. 315-319, 355-494; tom II str. 1-177)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że co do zasady programy planowanych kontroli dróg opracowywane są z uwzględnieniem terminu ostatniej kontroli na danej drodze lub odcinku drogi, jednakże omyłki obliczeniowe oraz konieczność uwzględnienia przy realizacji zadania dni wolnych od pracy i długotrwałych nieobecności pracowników może skutkować przeprowadzeniem kolejnej kontroli po ponad sześciu miesiącach. Mogło się również zdarzyć, że przy planowaniu terminu kolejnej kontroli wzięto pod uwagę rekontrolę przeprowadzoną na danej drodze. Tak było np. w przypadku kontroli drogi nr 614, którą w pierwszym półroczu 2023 r. zaplanowano z interwałem czasowym przekraczającym sześć miesięcy, jednakże przed upływem półrocznego okresu przeprowadzono na tej drodze rekontrolę.

(akta kontroli tom II str. 321, 325-326)

Ponadto w dwóch przypadkach, na 33 sprawy objęte kontrolą, stwierdzono nieuzasadnioną zwłokę w zakresie sporządzania i przekazywania przez Departament Organizacji do Departamentu NI protokołów z kontroli okresowych na drogach wojewódzkich, co w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym.

Protokół z kontroli okresowej przeprowadzonej w dniu 21 kwietnia 2022 r. w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 876 (na odcinku od km. 0+000 do km. 25+034) sporządzony został przez pracowników Departamentu Organizacji dopiero w dniu 13 lipca 2022 r., a następnie w dniu 15 lipca 2022 r. (data wpływu), tj. po upływie 85 dni od daty kontroli przekazano go do Departamentu NI.

Protokół z kontroli okresowej przeprowadzonej w dniu 31 sierpnia 2022 r. w odniesieniu do drogi wojewódzkiej nr 683 (na odcinku od km. 0+000 do km. 21+409) sporządzony został przez pracowników Departamentu Organizacji dopiero w dniu 13 października 2022 r., a następnie w tym samym dniu, tj. po upływie 43 dni od daty kontroli, przekazano go do Departamentu NI.

Skutkiem zwłoki w sporządzeniu i przekazaniu tych protokołów, była zwłoka w podjęciu przez Departament NI działań na rzecz usunięcia przez MZDW nieprawidłowości stwierdzonych podczas tych kontroli. W przypadku pierwszej z ww. kontroli, Departament skierował pismo w tej sprawie w dniu 21 lipca 2022 r., tj. po upływie 91 dni od daty kontroli, natomiast w przypadku drugiej kontroli takie pismo wysłane zostało w dniu 20 października 2022 r., tj. po upływie 50 dni od daty kontroli.

(akta kontroli tom II str. 316-317, 326, 464-467; tom III str. 26-30)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił, że przyczyną opóźnienia w przekazaniu protokołów z Departamentu Organizacji do Departamentu NI była nagła i długotrwała absencja pracownika Wydziału ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami w Departamencie Organizacji, który mimo podejmowanych prób został zastąpiony dopiero po upływie sześciu miesięcy. Dodatkowo wpływ na czasową organizację pracy tego Wydziału, w tym możliwość realizacji zadań bieżących, miała również nieobecność innego pracownika tego Wydziału.

(akta kontroli tom II str. 321, 326)

Ustalono ponadto, że do czasu kontroli NIK, tj. 6 marca 2024 r., Departament NI nie podjął żadnych działań w celu wyegzekwowania od MZDW przekazania informacji w sprawie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas „rekontroli” przeprowadzonej w dniu 13 lipca 2023 r. na drodze wojewódzkiej nr 571 (odcinek od km. 0+000 do km. 56+260), której przedmiotem było sprawdzenie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli okresowej przeprowadzonej w tym miejscu w dniach 22-24 maja 2023 r., co w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym.

Należy dodać, że Departament NI przekazując MZDW pismem z dnia 26 lipca 2023 r. protokół z ww. rekontroli oraz dyspozycję w sprawie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, zwrócił się o przekazanie takich informacji w terminie do 9 sierpnia 2023 r. Od tego terminu do czasu kontroli NIK upłynęło prawie osiem miesięcy.

MZDW przesłał do Urzędu taką odpowiedź dopiero w dniu 13 marca 2024 r., po otrzymaniu pisma kontrolera NIK w sprawie udzielenia informacji w tej sprawie.

(akta kontroli tom II str. 194-200, 318; tom III str. 148-151)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił, że brak wyegzekwowania odpowiedzi stanowi przeoczenie, wynikające z długotrwałej nieplanowanej nieobecności pracownika. W celu uniknięcia tego typu sytuacji opracowano w Wydziale Inżynierii Ruchu ewidencję kontroli, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia, która pozwoli w przyszłości wyeliminować tego rodzaju przeoczenia.

(akta kontroli tom III str. 485, 494-495)

OCENA CZĄSTKOWA

Marszałek nie zapewnił w pełni prawidłowej realizacji swoich zadań jako organu zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich. Urząd Marszałkowski był przygotowany organizacyjnie i kadrowo do realizacji zadań Marszałka w zakresie wykonywania funkcji organu zarządzającego ruchem. Określono podział zadań w tym zakresie pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi. Wprowadzono uregulowania wewnętrzne określające procedury postępowania przy ich realizacji. Nie wszystkie jednak zadania Marszałka w tym zakresie realizowane były w sposób rzetelny i zgodny z obowiązującymi przepisami prawa. Stwierdzone nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły:

- podawania w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu nierzetelnych informacji dotyczących daty wpływu do Urzędu projektów organizacji ruchu, bądź daty zatwierdzenia projektu, co stwierdzono w pięciu sprawach na dziewięć objętych kontrolą;
- niepodania w trzech przypadkach w ww. ewidencji wymaganych informacji odnośnie terminu, w którym powinna być wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
- przeprowadzenia kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów stałych organizacji ruchu po wymaganym 14 dniowym terminie wskazanym w § 12 ust. 3 rozporządzenia MI z 2003 r., co stwierdzono w czterech sprawach na 21 objętych kontrolą;
- nieobejmowania kontrolami okresowymi, o których mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., odcinków dróg nie posiadających zatwierdzonej przez Marszałka stałej organizacji ruchu,

- przeprowadzania kontroli okresowych po upływie sześciu miesięcy od daty poprzedniej takiej kontroli, tj. z naruszeniem przywołanych wyżej postanowień § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., co stwierdzono w 11 sprawach na 33 objęte kontrolą;
- zwłoki w sporządzaniu i przekazywaniu do Departamentu NI protokołów z przeprowadzonych kontroli okresowych, co skutkowało opóźnieniami w podejmowaniu działań na rzecz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku tych kontroli, sytuacja taka wystąpiła w dwóch sprawach na 33 objęte kontrolą;
- niepodjęcia w jednym przypadku działań na rzecz wyegzekwowania od MZDW informacji w sprawie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli okresowej.

OBSZAR

2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu

Opis stanu faktycznego

2.1 Zgodność organizacji ruchu na drogach z zatwierdzoną i wprowadzoną organizacją ruchu oraz obowiązującymi przepisami została zweryfikowana podczas oględzin przeprowadzonych w okresie od 28 lutego do 1 marca 2024 r., z udziałem biegłego powołanego przez Dyrektora Delegatury NIK w Warszawie. Objęto nimi 10 odcinków dróg wojewódzkich, dla których Marszałek pełni funkcję organu zarządzającego ruchem (o łącznej długości 12.248 km)⁵⁰, z uwzględnieniem jednego skrzyżowania na każdym z tych odcinków. Do oględzin zostały wybrane odcinki dróg, na których w latach 2022-2024 dochodziło do kolizji oraz wypadków drogowych⁵¹. Wybrane do oględzin odcinki dróg wojewódzkich posiadały zatwierdzone organizacje ruchu.

(akta kontroli tom III str. 243-254, 314-444)

W wyniku oględzin ustalono, że w przypadku dziewięciu z 10 skontrolowanych odcinków dróg istniejące na nich oznakowanie nie było w pełni zgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu. Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości polegały m.in. na:

- umieszczeniu na drogach znaków drogowych pionowych i poziomych nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, co stwierdzono na siedmiu odcinkach dróg;
- nieumieszczeniu w pasie drogowym oznakowania przewidzianego w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu lub umieszczeniu na drodze oznakowania innego niż przewidziane w takich projektach, co stwierdzono na czterech odcinkach dróg;
- umieszczeniu na drogach sygnalizatorów i urządzeń brd (m.in. słupków, separatorów ruchu, barier drogowych) nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, co stwierdzono na czterech odcinkach dróg;
- nieumieszczeniu w pasie drogowym urządzeń brd przewidzianych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, co stwierdzono na pięciu odcinkach dróg;
- innej, aniżeli przewidziana w projektach organizacji ruchu, lokalizacji znaków drogowych, co stwierdzono na pięciu odcinkach dróg.

⁵⁰ Nr drogi wojewódzkiej, miejscowość, nazwa ulicy (kilometrów od-do): 719, Reguły, Al. Jerozolimskie (km. od 15+100 do 16+390); 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 631, Marki (km. od 38+300 do 39+500); 631, Wólka Radzymińska (km. od 30+200 do 31+200); 728, Grójec-Dobryszew (km. od 0+500 do 1+900); 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100); 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900); 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100); 577, Giżyce-Brzozów Stary (km. od 36+200 do 37+200).

⁵¹ Źródło: <https://obserwatoriumbrd.pl/app/?lang=pl>, „Okresowa informacja o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich województwa mazowieckiego zarządzanych przez MZDW w Warszawie”.

Ponadto na pięciu odcinkach dróg, w ośmiu przypadkach stwierdzono zastosowanie lub usytuowanie oznakowania pionowego niezgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków. Oględziny wykazały występowanie na ww. odcinkach dróg również innych rodzajów nieprawidłowości lub uchybień mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. m.in.:

- uszkodzone, zniszczone, przekrzywione lub nieczytelne elementy oznakowania pionowego, poziomego bądź urządzeń brd, co stwierdzono na ośmiu odcinkach dróg;
- usytuowanie w pasie drogowym reklam, słupów reklamowych lub roślinności ograniczających widoczność znaków bądź innych uczestników ruchu drogowego, co stwierdzono na siedmiu odcinkach dróg.

Powyższe zostało szerzej opisane w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli tom III str. 314-405)

W związku ze stwierdzeniem w trakcie oględzin drogi wojewódzkiej nr 719 „Al. Jerozolimskie” w miejscowości Reguły (na odcinku od km. od 15+100 do km 16+390), w pasie dzielącym jezdnie, w okolicy przejścia dla pieszych, uszkodzonej bariery drogowej, której zniszczone elementy mogły stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia znajdujących się w pobliżu uczestników ruchu, kontroler NIK, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformował w dniu 25 marca 2024 r. Dyrektora Urzędu o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia ludzkiego.

W odpowiedzi z 8 kwietnia 2024 r., Dyrektor Urzędu poinformował kontrolera o podjętych w tej sprawie działaniach przez Departament NI, których efektem była wymiana w dniu 26 marca 2024 r. uszkodzonego fragmentu bariery przez pracowników MZDW.

(akta kontroli tom III str. 332, 457-463)

Ustalono, że w wyniku przeprowadzonych przez Urząd Marszałkowski ostatnich kontroli okresowych⁵², dotyczących 10 odcinków dróg objętych oględzinami z udziałem biegłego powołanego przez kontrolera NIK, pracownicy tej jednostki nie stwierdzili (jak wynika z treści protokołów kontroli) występowania nieprawidłowości ujawnionych w trakcie tych oględzin, o których mowa wyżej. *Szerzej o tej sprawie w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom III str. 446-456, 316-405)

2.2 W przypadku wszystkich 10 odcinków dróg objętych oględzinami stwierdzono występowanie różnego rodzaju czynników wpływających negatywnie na czytelność funkcjonującej organizacji ruchu, a tym samym stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczyło to w szczególności złego stanu technicznego oznakowania poziomego i pionowego, urządzeń brd oraz zamieszczania reklam w pasie drogowym. *Powyższe zostało szerzej opisane w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom III str. 316-405)

Zastępca Komendanta Stołecznego Policji, odnosząc się do wskazanych przez kontrolera NIK dwóch przypadków, w których (jak wynikało z ustaleń dokonanych w trakcie oględzin) organizacja ruchu na drogach stwarzała zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, poinformował kontrolera NIK, że dokumentacja w zakresie opiniowania projektów organizacji ruchu drogowego nie była w Komendzie archiwizowana, w związku z czym nie ma możliwości zajęcia wiążącego stanowiska

⁵² Zgodnie z danymi podanymi w protokołach kontroli ostatnie kontrole okresowe w odniesieniu do poszczególnych dróg wojewódzkich objętych oględzinami przeprowadzone w następujących terminach (nr. drogi - data kontroli): 577 – 5 października 2023 r.; 728 – 22 września 2023 r.; 719 – 14 listopada 2023 r.; 631 – 20 grudnia 2023 r.

w przedmiotowej sprawie. Podał także, że w związku z pismem kontrolera NIK policjanci Wydziału Ruchu Drogowego KSP przeprowadzą kontrolę i w przypadku potwierdzenia opisanych nieprawidłowości, niezwłocznie zostaną skierowane stosowne wnioski do organów zarządzających ruchem drogowym o wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, w celu poprawy bezpieczeństwa.

(akta kontroli tom IV str. 24-27)

2.3. W przypadku 10 zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, spośród 29 projektów stałej organizacji ruchu obowiązujących na 10 odcinkach dróg objętych przez NIK oględzinami z udziałem biegłego stwierdzono, że w planach sytuacyjnych wchodzących w ich skład nie określono parametrów geometrii drogi, co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach⁵³. Ponadto w przypadku czterech, z ww. 29 projektów organizacji ruchu, stwierdzono odrębnie wprowadzone do nich zmiany bez odnotowania przez kogo i kiedy zostały one dokonane. *Szerszy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

(akta kontroli tom III str. 259-402)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Na wszystkich 10 odcinkach dróg wojewódzkich objętych oględzinami stwierdzono występowanie nieprawidłowości w zakresie zamieszczonego na nich oznakowania (obejmującego znaki drogowe, sygnalizatory i urządzenia brd).

W przypadku dziewięciu odcinków dróg nieprawidłowości te dotyczyły niezgodności w zakresie oznakowania umieszczonego na drogach z oznakowaniem określonym w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu. I tak:

- na siedmiu odcinkach dróg⁵⁴ umieszczono 27 różnego rodzaju znaków drogowych (pionowych lub poziomych), które nie zostały ujęte w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu⁵⁵;
- na dwóch odcinkach dróg⁵⁶ nie umieszczono pięciu różnego rodzaju znaków pionowych ujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu⁵⁷;
- na dwóch odcinkach dróg⁵⁸ w trzech przypadkach umieszczono oznakowanie poziome innego rodzaju, aniżeli przewidziane w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu⁵⁹;
- na czterech odcinkach dróg⁶⁰ umieszczono łącznie 10 różnego rodzaju urządzeń brd lub sygnalizatorów nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;

⁵³ Dz.U. z 2019 r. poz. 2311., dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych.

⁵⁴ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 2) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 3) 631, Marki (km. od 38+300 do 39+500); 4) 631, Wólka Radzyńska (km. od 30+200 do 31+200); 5) 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100); 6) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900); 7) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100).

⁵⁵ Dotyczyło to m.in. następujących znaków drogowych: B-5, B-43, B-44, C-13, C-16, D-23, D-24, E-6, F-3b, F-6, F-10, P-4, P-7a.

⁵⁶ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 2) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900).

⁵⁷ Dotyczyło to m.in. znaków C-2 i C-9.

⁵⁸ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 2) 728, Grójec-Dobryszew (km. od 0+500 do 1+900).

⁵⁹ Zastosowano w tych przypadkach znaki poziome P-13, zamiast znaków poziomych P-7a lub P-7c przewidzianych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu.

⁶⁰ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Reguły, Al. Jerozolimskie (km. od 15+100 do 16+390); 2) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 3) 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100); 4) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900).

- na pięciu odcinkach dróg⁶¹ nie umieszczono w pasie drogowym łącznie sześciu różnego rodzaju sygnalizatorów lub urządzeń brd ujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- na pięciu odcinkach dróg⁶² usytuowanie łącznie 11 znaków drogowych pionowych było inne aniżeli przewidziane w projektach organizacji ruchu.

Na pięciu odcinkach dróg wojewódzkich objętych oględzinami stwierdzono występowanie niezgodności w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków. Dotyczyło to:

- oznakowania w dwóch przypadkach⁶³ przejść dla pieszych przez drogi rowerowe jedynie znakiem poziomym P-10 bez zastosowania znaku pionowego D-6, czym naruszono przepisy pkt 5.2.6.3. załącznika;
- ustawienia w dwóch przypadkach na drogach⁶⁴ znaków D-6 zbyt daleko od przejścia dla pieszych, czym naruszono postanowienia pkt 5.2.6.1. załącznika;
- umieszczenia w dwóch przypadkach na drogach⁶⁵ na jednym słupku wsporczym różnych rodzajów znaków drogowych, co było niezgodne z przepisami pkt 1.5.2. załącznika;
- umieszczenia znaków drogowych w dwóch przypadkach⁶⁶ poniżej wymaganej wysokości (2m), czym naruszono przepisy pkt 1.5.3. załącznika.

Wyniki oględzin na ww. odcinkach dróg wykazały również występowanie innych rodzajów nieprawidłowości lub uchybień mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in.:

- na ośmiu odcinkach dróg⁶⁷ stwierdzono zniszczone lub nieczytelne znaki drogowe (pionowe i poziome) bądź urządzenia brd;
- na siedmiu odcinkach dróg⁶⁸ stwierdzono zielen przydrożną i reklamy bądź słupy reklamowe, które z uwagi na ich usytuowanie, w ocenie biegłego biorącego udział w oględzinach, mogły ograniczać widoczność znaków drogowych bądź pieszych zbliżających się do przejścia przez drogę.

(akta kontroli tom III str. 314-405)

Należy dodać, że w wyniku oględzin na jednym z odcinków dróg, tj. na drodze nr 719 „Al. Jerozolimskie” w miejscowości Reguły (na odcinku od km. od 15+100 do km 16+390), stwierdzono, że w pasie dzielącym jezdnie, w okolicy przejścia dla pieszych,

⁶¹ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Reguły, Al. Jerozolimskie (km. od 15+100 do 16+390); 2) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 3) 631, Wólka Radzyńska (km. od 30+200 do 31+200); 4) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900); 5) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100).

⁶² Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 13) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 2) 631, Marki (km. od 38+300 do 39+500); 3) 631, Wólka Radzyńska (km. od 30+200 do 31+200); 4) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900); 5) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100).

⁶³ Dotyczyło to następujących odcinków dróg: 1) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 2) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963).

⁶⁴ Dotyczyło to następujących odcinków dróg wojewódzkich: 1) 728, Grójec-Dobryszew (km. od 0+500 do 1+900); 2) 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100).

⁶⁵ Dotyczyło to następujących odcinków dróg wojewódzkich: 1) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 2) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963).

⁶⁶ Dotyczyło to następujących odcinków dróg wojewódzkich: 1) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 2) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100).

⁶⁷ Dotyczyło to następujących odcinków dróg wojewódzkich: 1) 719, Reguły, Al. Jerozolimskie (km. od 15+100 do 16+390); 2) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 3) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 4) 631, Marki (km. od 38+300 do 39+500); 5) 631, Wólka Radzyńska (km. od 30+200 do 31+200); 6) 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100); 7) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100); 8) 577, Giżyce-Brzozów Stary (km. od 36+200 do 37+200).

⁶⁸ Dotyczyło to następujących odcinków dróg wojewódzkich: 1) 719, Reguły, Al. Jerozolimskie (km. od 15+100 do 16+390); 2) 719, Pruszków, Al. Niepodległości (km. od 20+150 do 21+285); 3) 719, Pruszków, ul. Plantowa (km. od 21+800 do 22+963); 4) 631, Marki (km. od 38+300 do 39+500); 5) 728, Belsk Duży (km. od 4+740 do 6+100); 6) 728, Stara Wieś (km. od 6+700 do 7+900); 7) 577, Wężyki-Janów (km. od 42+600 do 44+100).

uszkodzoną barierę drogową, której zniszczone elementy mogły stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia znajdujących się w pobliżu uczestników ruchu.

(akta kontroli tom III str. 332, 457-463)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że zgłoszone w toku niniejszej kontroli NIK ustalenia i uwagi uwzględniono w realizacji bieżących zadań, w tym nałożonych na MZDW jako zarząd drogi. Oznakowanie w pasie drogowym dróg wojewódzkich na odcinkach, na których zostały przeprowadzone oględziny, zostanie zweryfikowane przez MZDW i doprowadzone do zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu. W kilku przypadkach zostanie również przeprowadzona analiza organizacji ruchu wspólnie z zarządem drogi. Odrębnym pismem wystąpiono do Dyrektora MZDW o weryfikację oznakowania na całych odcinkach dróg wojewódzkich pod kątem zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu oraz weryfikację jakości oznakowania pionowego i poziomego, a także utrzymania zieleni przydrożnej. Oznakowanie poziome będzie odnawiane w ramach corocznej odnowy oznakowania poziomego.

Dyrektor Urzędu podniósł jednocześnie m.in., że wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych 01-2021.03.02 Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-41-3 dopuszczają w pkt 10.3 wykonanie na przejściach dla pieszych przez drogi dla rowerów wyłącznie oznakowania poziomego (P-10).

(akta kontroli tom III str. 465-471, 474-482)

W odniesieniu do ww. wyjaśnień NIK zauważa, że ww. wytyczne nie stanowią prawa powszechnie obowiązującego, w związku z powyższym nie mogą wprowadzać rozwiązań sprzecznych z określonymi w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych. W pkt 10.3 załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia wskazano, że znak D-6 należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych.

Należy dodać, że w wyniku przeprowadzonych przez Urząd Marszałkowski ostatnich kontroli okresowych, dotyczących odcinków dróg objętych przez NIK oględzinami, pracownicy tej jednostki nie stwierdzili (jak wynika z treści protokołów kontroli) występowania nieprawidłowości, o których mowa wyżej.

(akta kontroli tom III str. 446-456, 316-405)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że organ zarządzający ruchem drogowym okresowo przeprowadza kontrole, w wyniku których przekazywane są do MZDW informacje o stwierdzonych rozbieżnościach i usterkach wymagających usunięcia. W okresach pomiędzy kontrolami przeprowadzanymi raz na sześć miesięcy mogą wystąpić zdarzenia skutkujące wystąpieniem kolejnych rozbieżności. Wpływa na to charakter i skala użytkowania obiektów, jakimi są drogi wojewódzkie.

Dyrektor nie przedstawił jednak dokumentów na potwierdzenie treści ww. wyjaśnień.

(akta kontroli tom III str. 465-466, 471, 475, 482)

2. Marszałek nie zapewnił rzetelnej realizacji zadań określonych w § 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, dotyczących zatwierdzania organizacji ruchu na drogach wojewódzkich.

W 10 przypadkach, na 29 zatwierdzonych stałych organizacji ruchu obowiązujących na 10 odcinkach dróg objętych oględzinami przeprowadzonymi przez kontrolera NIK z udziałem biegłego, stwierdzono, że plany sytuacyjne wchodzące w skład dokumentacji projektowej nie zawierały określenia parametrów geometrii drogi⁶⁹,

⁶⁹ Dotyczyło to następujących organizacji ruchu: NI-D-I.8022.1.411.2020.KK; NI-D I.8022.1.176.2022.JM; NI-D-/KK/5418.201.2010; NI-D-I.8022.1.389.2023.JM; NI-D-I.8022.1.494.2021.KK; NI-D I.8022.1.579.2021.SR; NI-D-I.8022.1.696.2015.KK; NI-D I.8022.1.378.2015.RS; NI-D-I.8022.1.210.2022.SR; NI-D-I.8022.1.769.2023.JG.

co było niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

(akta kontroli tom III str. 259-402)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił, że zmiana organizacji ruchu w przedmiotowych projektach nie wiązała się ze zmianą parametrów geometrycznych drogi. Polegała na zastosowaniu zmiany oznakowania pionowego, poziomego lub zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku zmian organizacji ruchu, która polega również na zmianie geometrii drogi, Departament NI każdorazowo przed zatwierdzeniem takiej organizacji ruchu opiniuje przedmiotowe inwestycje w zakresie rozwiązań geometrycznych. Zatwierdzając organizację ruchu pracownicy Departamentu NI mają wiedzę na temat parametrów geometrycznych drogi, wynikającą z przedmiotowych opinii do geometrii projektów budowlanych, czy też zatwierdzonych wcześniej organizacji ruchu będących wynikiem np. przebudowy drogi, dla których wprowadzane są zmiany w oznakowaniu. Nieuprawniona jest zatem ocena, że projekty były niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia MI z 2023 r.

(akta kontroli tom III str. 464, 471-472)

W odniesieniu do ww. argumentów NIK zauważa, że w § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia MI z 2003 r. wskazano, iż plan sytuacyjny wchodzący w skład projektu organizacji ruchu powinien zawierać parametry geometrii drogi. W przedmiotowym rozporządzeniu nie ma zapisów dopuszczających odstępianie od tego wymogu w określonych sytuacjach, takich jak np. częściowa zmiana w organizacji ruchu. Posiadana przez pracowników Departamentu NI wiedza w tej sprawie nie może być zatem wystarczającym powodem od odstąpienia od wymogu określania parametrów geometrii drogi w planach sytuacyjnych wchodzących w skład projektów organizacji ruchu przedstawionych do zatwierdzenia.

Ponadto w przypadku czterech projektów organizacji ruchu⁷⁰ stwierdzono odrębnie wprowadzone do nich zmiany bez odnotowania przez kogo i kiedy zostały one dokonane, co w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym.

(akta kontroli tom III str. 259-402)

Dyrektor Urzędu wyjaśnił m.in., że w przedmiotowych projektach organizacji ruchu zmiany zostały naniesione przez pracownika przygotowującego do zatwierdzenia plan sytuacyjny. Powyższe miało na celu zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego lub eliminację zbędnego oznakowania na etapie wdrażania organizacji ruchu dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu, a także zapewnienia efektywności zatwierdzanej organizacji ruchu. Nieodnotowanie, że projekt został zatwierdzony „ze zmianami”, nie wpływa na jego poprawność merytoryczną (jest omyłką pracownika, która pozostaje bez znaczenia dla poprawności zatwierdzonego projektu). Wszelkie zmiany na projektach są dokonywane przez pracownika rozpatrującego sprawę, lub pod jego nadzorem – przez projektanta. Zmiany mogą wynikać z uwag zgłoszonych przez organy opiniujące projekt, wskazane w § 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach lub z własnych analiz bezpieczeństwa ruchu dokonanych przez pracownika rozpatrującego projekt. Przepisy nie definiują, w jakiej formie ma być przedstawiony do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu (wykonany za pomocą programu graficznego, czy też odrębnie). Zmiany naniesione przez projektanta przed złożeniem organizacji ruchu do zatwierdzenia nie są zmianą wskazaną w § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia MI z 2003 r.

(akta kontroli tom III str. 260-313, 316-405, 473-474)

⁷⁰ Dotyczyło to następujących organizacji ruchu: NI-D-I.8022.1.299.2015.KK; NI-D-I.8022.1.411.2020.KK; NI-D-I.8022.1.494.2021.KK; NI-D-I.8022.1.210.2022. RS;

Zdaniem NIK, jeśli organ zarządzający ruchem wprowadza zmiany lub wpisuje uwagi do projektu organizacji ruchu przedstawionego do zatwierdzenia to ten fakt powinien być odnotowany w dokumentacji. W innym przypadku można przyjąć, iż projekt został zatwierdzony w całości bez zmian czy uwag, a zmiany do niego zostały wprowadzone w okresie późniejszym. Należy zauważyć, że projekt w myśl § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia MI z 2003 r. zawiera nazwisko i podpis projektanta. Oznacza to, iż jest to „dzieło” sporządzone przez konkretną osobę z imienia i nazwiska, która ponosi odpowiedzialność za swój projekt. Z chwilą, gdy organ zarządzający ruchem dokona zmian w projekcie to przenosi na siebie odpowiedzialność za ich wprowadzenie.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia sposób realizacji zadań Marszałka, jako organu zarządzającego ruchem na drogach w zbadanym w tym obszarze zakresie. Na wszystkich 10 odcinkach dróg objętych oględzinami stwierdzono występowanie różnego rodzaju nieprawidłowości mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczyły one w szczególności przypadków:

- niezgodności, w zakresie oznakowania umieszczonego na drogach z oznakowaniem określonym w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
- niezgodności, w zakresie zastosowania lub usytuowania znaków drogowych z zasadami postępowania określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych;
- złego stanu technicznego znaków drogowych bądź urządzeń brd, co negatywnie wpływało na czytelność wprowadzonej organizacji ruchu oraz zagrażało bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- zatwierdzenia projektów organizacji ruchu niespełniających wymogów określonych w § 5 ust. 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia MI z 2003 r.

Na czytelność organizacji ruchu negatywnie wpływać mogły również, w ocenie biegłego biorącego udział w oględzinach, stwierdzone przypadki umiejscowienia słupów reklamowych w pobliżu przejść dla pieszych.

Na występowanie ww. nieprawidłowości nie zwrócono uwagi w trakcie kontroli okresowych przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego.

IV. Wnioski

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

1. Weryfikowanie rzetelności i kompletności danych wprowadzanych do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.
2. Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu spełniających wszystkie wymogi określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia MI z 2003 r.
3. Dokumentowanie działań podejmowanych w trakcie procedowania projektów organizacji ruchu, w tym uzgodnień dokonywanych z wnioskodawcami lub projektantami mających wpływ na przebieg tego procedowania i jego wynik.
4. Podjęcie działań organizacyjnych na rzecz zapewnienia przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu oraz kontroli okresowych w terminach wskazanych w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia MI z 2003 r.
5. Obejmowanie kontrolami okresowymi, o których mowa § 12 ust. 5 rozporządzenia MI z 2003 r., wszystkich odcinków dróg wojewódzkich dla których Marszałek pełni funkcję organu zarządzającego ruchem.

6. Sporządzanie protokołów z kontroli okresowych bez zbędnej zwłoki i każdorazowe egzekwowanie od MZDW przedstawiania informacji w sprawie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku takich kontroli.
7. Wyegzekwowanie od MZDW usunięcia wszystkich nieprawidłowości stwierdzanych w trakcie oględzin przeprowadzonych przez NIK.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Warszawie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 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 27 maja 2024 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie
Dyrektor

Kontroler
Mariusz Malewski
Starszy inspektor kontroli państwowej

/...../

/...../

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał Paweł Tołwiński p.o. Dyrektora Delegatury NIK w Warszawie.