

**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**

---

***Departament Komunikacji i Systemów Transportowych***

***KKT-41000/02***

***Nr ewid. 5/2003/P/02/117/KKT***

***INFORMACJA***

***o wynikach kontroli wykonywania zadań przez organy zarządzające  
ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa na drogach  
publicznych***

## Spis treści

	strona
I. CZĘŚĆ OGÓLNA	1
1. Charakterystyka kontroli	1
2. Ocena kontrolowanej działalności i synteza ustaleń kontroli	2
3. Uwagi i wnioski	5
II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA	6
1. Charakterystyka kontrolowanej dziedziny	6
2. Charakterystyka stanu prawnego	8
3. Ważniejsze ustalenia kontroli	17
3.1. Ustalenia dotyczące organów zarządzających ruchem na drogach	17
3.2. Ustalenia dotyczące organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach	33
III. OPIS POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI	38
1. Postępowanie kontrolne	38
2. Podpisanie protokołów kontroli	39
3. Postępowanie pokontrolne i wykonanie wniosków	39

# I. CZĘŚĆ OGÓLNA

## 1. Charakterystyka kontroli

### 1.1. Temat i numer kontroli

Wykonywanie zadań przez organy zarządzające ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa na drogach publicznych.

Numer kontroli: **P/02/117**

### 1.2. Cel kontroli

Celem kontroli była ocena działalności, w latach 2000 – 2002 (I półrocze), organów zarządzających ruchem na drogach publicznych oraz organów nadzorujących to zarządzanie, pod kątem prawidłowości wykonywania obowiązków określonych przepisami prawa, mających wpływ na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Kontrola przeprowadzona została z inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli.

### 1.3. Tematyka kontroli

Ocenie poddano rzetelność i legalność wykonywania zadań przez organy zarządzające ruchem na drogach, organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, przebieg i wyniki współpracy tych organów z zarządami dróg oraz wpływ sposobu zarządzania ruchem na drogach na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 1.4. Zakres podmiotowy i termin przeprowadzenia kontroli

Badania kontrolne przeprowadzono w okresie od 21 maja do 14 października 2002 r. W kontroli uczestniczyli: Departament Komunikacji i Systemów Transportowych (koordynator kontroli) oraz 13 Delegatur Najwyższej Izby Kontroli.<sup>1</sup> Kontrolą objęto 14, spośród 17 organów nadzorujących zarządzanie ruchem na drogach (Ministra Infrastruktury i wojewodów) oraz 50 spośród 390 organów zarządzających tym ruchem<sup>2</sup> (Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad, marszałków województw, prezydentów miast na prawach powiatów i starostów powiatów).

*Wykaz skontrolowanych organów stanowi załącznik do informacji.*

---

<sup>1</sup> Delegatury NIK w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Łodzi, Lublinie, Olsztynie, Opolu, Poznaniu, Rzeszowie, Warszawie, Wrocławiu i Zielonej Górze.

<sup>2</sup> Wg stanu na 31 grudnia 2001 r.

## 2. Ocena kontrolowanej działalności i synteza ustaleń kontroli

Poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce nadal odbiega od istniejącego w krajach Unii Europejskiej. Niewątpliwym wpływem na taki stan rzeczy ma sposób zarządzania ruchem na drogach w kraju, a nie można uznać go za zadawalający.

2.1. Wszystkie skontrolowane organy zarządzające ruchem na drogach publicznych nie spełniały rzetelnie obowiązku zarządzania ruchem, nałożonego na nich przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>3</sup>. Stwierdzono bowiem, że podmioty te – w mniejszym lub większym stopniu – nie wykonywały wszystkich zadań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>4</sup>. Sytuacja taka stwarza potencjalnie negatywne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ ustalana przez te podmioty organizacja ruchu<sup>5</sup> decyduje, wraz ze stanem technicznym drogi oraz zachowaniami kierujących pojazdami, o jego bezpieczeństwie.

Powyższą ocenę uzasadniają następujące ustalenia kontroli.

Tylko na obszarze działania 1 (Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego), spośród 50 skontrolowanych organów zarządzających ruchem, organizacja ruchu na wszystkich drogach została ustalona na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu<sup>6</sup>. Pozostali zarządzający ruchem posiadali takie projekty tylko dla niektórych dróg. Najmniej projektów opracowano dla dróg gminnych.

(opis str. 19-20)

Jedynie 13, spośród skontrolowanych podmiotów (26%), posługiwało się projektami organizacji ruchu spełniającymi wszystkie wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>7</sup>. W pozostałych 37 podmiotach, gdzie analizie poddano 2719 projektów organizacji ruchu, stwierdzono 4001 nieprawidłowości.

(opis str. 20-22)

---

<sup>3</sup> Określony w art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.).

<sup>4</sup> Dz.U. Nr 90, poz. 1006

<sup>5</sup> Wg przywołanego rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach „organizacja ruchu” oznacza sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy.

<sup>6</sup> „Projekt organizacji ruchu” – jedyny legalny dokument określający sposób umieszczenia znaków drogowych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zasady i sposób działania sygnalizacji i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy.

<sup>7</sup> § 3 ust. 3, 4 i 7 rozporządzenia.

Nie wszystkie skontrolowane organy przeprowadzały kontrolę realizacji zadań technicznych, określonych w zatwierdzonych projektach stałej organizacji ruchu<sup>8</sup>. Tylko 16 (32%) z nich wykonywało ten obowiązek. Kontroli takich w ogóle nie przeprowadzało 19 (38%) podmiotów zarządzających ruchem, a pozostałe skontrolowały realizację tylko niektórych projektów.

(opis str. 24-25)

Kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych na wszystkich im podległych drogach<sup>9</sup> przeprowadzało, w obowiązującym w rozporządzeniu terminie (co najmniej raz na 6 miesięcy), tylko 7 (14%) organów zarządzających ruchem. Żadnych kontroli (w 2001 r. oraz I półroczu 2002 r.<sup>10</sup>) nie przeprowadziło 16 (32%) podmiotów. Pozostałe, dokonywały tych kontroli z częstotliwością mniejszą od określonej w rozporządzeniu lub obejmowały nimi tylko niektóre drogi.

(opis str. 25-27)

Na terenie działania 31 (62%) organów zarządzających ruchem, istniejąca organizacja ruchu odbiegała od ustalonej w zatwierdzonych projektach lub (i) jej elementy nie odpowiadały przepisom Prawa o ruchu drogowym<sup>11</sup> bądź rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

(opis str. 28-31)

Jedynie 18 (36%) skontrolowanych podmiotów wypełniało obowiązek ustalony w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i dokonywało analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności<sup>12</sup> (na podstawie wykorzystywanych w tym celu danych policji i przeprowadzanych kontroli).

(opis str. 31-33)

Tylko 19 (38%) organów zarządzających ruchem przestrzegało procedury i terminu rozpatrywania przedstawianych im do zatwierdzania projektów organizacji ruchu<sup>13</sup>, a 29 (58%) podmiotów prowadziło z różnego rodzaju brakami ewidencję zatwierdzonych projektów<sup>14</sup>.

(opis str. 22-24)

---

<sup>8</sup> § 8 ust. 2 rozporządzenia.

<sup>9</sup> § 8 ust. 3 rozporządzenia.

<sup>10</sup> Obowiązek przeprowadzania wspomnianych kontroli powstał po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r., tj. od dnia 3 listopada 2000 r. Poprzednie rozporządzenie MTiGM z dnia 27 lipca 1999 r. takiego obowiązku nie przewidywało (Dz.U. Nr 66, poz. 748).

<sup>11</sup> Patrz przypis 3.

<sup>12</sup> § 9 pkt 1 rozporządzenia.

<sup>13</sup> § 4 rozporządzenia.

<sup>14</sup> § 5 rozporządzenia.

**2.2. Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach nie był sprawowany rzetelnie. Tylko 1 spośród 13 skontrolowanych wojewodów (Wojewoda Podlaski), nadzorujących zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, wykonywał swój obowiązek rzetelnie (również w oparciu o wyniki przeprowadzanych kontroli) i dokonywał okresowych ocen organizacji ruchu na drogach w zakresie jego bezpieczeństwa, konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego oraz zgodności z obowiązującymi przepisami<sup>15</sup>. Mimo iż dokonywanie takich ocen stanowiło jedyne zadanie organów nadzorujących zarządzanie ruchem, 8 wojewodów takich ocen w ogóle nie dokonywało, a 3 wykonywali oceny sporadycznie lub tylko w odniesieniu do niektórych objętych nadzorem dróg.**

**Minister właściwy do spraw transportu<sup>16</sup> nie podejmował działań nadzorczych z własnej inicjatywy. Sporządzane przez niego oceny organizacji ruchu opierały się na informacjach przekazywanych, w miarę możliwości organizacyjnych, przez organy zarządzające ruchem i analizach sporządzanych przez inne jednostki.**  
(opis str. 36-38)

**2.3. Stan prawny w zakresie przepisów dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie jest do końca uregulowany. Od ponad 3 lat<sup>17</sup>, minister właściwy do spraw transportu nie wydał rozporządzenia określającego szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach. Tym samym, minister właściwy do spraw transportu nie zapewnił warunków prawnych dla rzetelnego wykonywania zadań zarówno przez organy zarządzające ruchem na drogach, jak i organy sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem.**  
(opis str. 33-35)

**2.4. Tylko 21 (42%) organów zarządzających ruchem na drogach wykonywało zadania związane z tym zarządzaniem przy pomocy własnego aparatu wykonawczego. 16 podmiotów upoważniło do wykonywania zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach kierowników (dyrektorów) zarządów dróg, co skutkowało łączeniem w tej samej jednostce organizacyjnej kompetencji organu zarządzającego drogami i organu zarządzającego ruchem, mimo że ustawodawca nie przewiduje łącznego wykonywania**

---

<sup>15</sup> § 10 rozporządzenia.

<sup>16</sup> Do 18 października 2001 r. był nim Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, a po tej dacie Minister Infrastruktury.

<sup>17</sup> Od 2 lipca 1999 r., w którym to dniu utraciło moc zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1994 r. w sprawie szczegółowych przepisów określających znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

**tych zadań.**

(opis str. 17-19)

### **3. Uwagi i wnioski**

Z ustaleń kontroli wynika, że minister właściwy ds. transportu oraz wojewodowie w różnym stopniu realizowali obowiązek nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach, traktując częstokroć wykonywanie tego zadania w sposób dowolny. Ponadto ustalono, że zadania organów zarządzających ruchem są przez te organy, często przekazywane do wykonywania zarządom dróg, co niejednokrotnie powoduje zatarcie różnic funkcjonalnych w kompetencjach tych organów i trudności w ustaleniu odpowiedzialnych za prawidłowe zarządzanie ruchem na drogach, a tym samym za stan bezpieczeństwa tego ruchu.

Dlatego też Najwyższa Izba Kontroli uznaje za zasadne, aby:

#### **Minister Infrastruktury**

- w toku prac legislacyjnych nad projektem rozporządzenia (w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Obrony Narodowej) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (które ma wejść w życie najpóźniej z dniem 1 stycznia 2004 r.), wzmocnił regulacje prawne dotyczące sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem przez ministra właściwego ds. transportu i wojewodów, poprzez wprowadzenie obowiązku systematycznej i odpowiednio częstej oraz rzetelnie udokumentowanej, okresowej oceny stanu zarządzania ruchem drogowym;
- pilnie wydał (w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji) rozporządzenie określające warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach, likwidując tym samym istniejącą od ponad 3 lat lukę prawną;
- dokonał analizy celowości funkcjonowania w obszarze drogownictwa dwóch niezależnych organów, tj. organów zarządzających ruchem na drogach i zarządców dróg (zarządów dróg), racjonalności przekazywania przez organy zarządzające ruchem swych zadań zarządom dróg oraz podjął działania legislacyjne lub organizacyjne stosownie do wybranego, na podstawie tej analizy, sposobu organizacji zarządzania ruchem na drogach.

### **Minister Infrastruktury oraz wojewodowie:**

podjęli działania organizacyjne, w tym również kadrowe, ukierunkowane na poprawę możliwości sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach, proporcjonalnie do istniejących potrzeb i występujących zagrożeń, związanych między innymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

### **Wojewodowie,**

jako przewodniczący wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, podjęli działania w kierunku zapewnienia odpowiedniej reprezentacji organów zarządzających ruchem na drogach, w pracach tych rad.

### **Organy zarządzające ruchem na drogach,**

podjęły zdecydowane działania prowadzące do sporządzenia oraz w dalszej kolejności zatwierdzenia projektów organizacji ruchu dla dróg administrowanych przez te zarządy, które takich projektów nie posiadają.

## **II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA**

### **1. Charakterystyka kontrolowanej dziedziny**

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce, mierzony liczbą wypadków drogowych, jak i skutkami tych wypadków ulega systematycznej poprawie, co obrazują dane<sup>18</sup> ujęte w następującej tabeli:

Okres	Liczba wypadków	Liczba rannych	Liczba zabitych
1999 r.	55.106	68.449	6.730
2000 r.	57.331	71.638	6.294
2001 r.	53.799	68.194	5.534
I półrocze 2002 r.	24.230	30.934	1.989

Jednak poziom tego bezpieczeństwa, określany stosunkiem liczby wypadków do liczby użytkowanych pojazdów samochodowych, który za 2001 r. wyniósł 36,5 wypadków w przeliczeniu na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów,<sup>19</sup> nadal znacząco odbiega od poziomu bezpieczeństwa w przodujących pod tym względem krajach europejskich. Analogiczny

<sup>18</sup> Wg Komendy Głównej Policji.

<sup>19</sup> Obliczenia własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji oraz Małego Rocznika Statystycznego 2002.

wskaźnik bezpieczeństwa w ruchu drogowym już w 1998 r. osiągnął w Szwecji – 21,5; Danii – 33,5; Francji – 37,8 oraz 38,7 w Norwegii.<sup>20</sup>

O poziomie bezpieczeństwa w ruchu drogowym świadczy również liczba kolizji drogowych<sup>21</sup>. W roku 2000 do jednostek Policji zgłoszono 335.717 kolizji drogowych, a w 2001 r. – 342.408 kolizji. Tak więc, w porównaniu z rokiem poprzednim ich liczba wzrosła o 2%.

O poziomie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poza warunkami atmosferycznymi, decydują również: zachowanie uczestników ruchu drogowego (kierowców i pieszych), stan techniczny drogi i pojazdów oraz organizacja ruchu na drodze. Jednakże, gromadzone przez policję dane o przyczynach wypadków drogowych, tylko w niewielkim stopniu wskazują stan techniczny drogi jako przyczynę wypadku, a w ogóle nie uwzględniają sposobu organizacji ruchu na drodze.

Organizacja ruchu na drodze, tj. usytuowanie znaków drogowych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu wynika zarówno z topografii drogi, jak i priorytetów przyjętych przez organ zarządzający ruchem (np. podwyższenie dopuszczalnej prędkości jazdy – dla uzyskania większej przepustowości drogi lub ograniczenie tej prędkości – dla zminimalizowania skutków ewentualnych wypadków).

Organy zarządzające ruchem na drogach zostały ustanowione po raz pierwszy z dniem 1 października 1991 r. w wyniku nowelizacji ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>22</sup>. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej został ustanowiony organem zarządzającym ruchem na autostradach i drogach ekspresowych, a wojewodowie – organami zarządzającymi ruchem na pozostałych drogach na obszarze swojego działania.

Obecnie<sup>23</sup> organami zarządzającymi ruchem są: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych, wojewodowie – dla dróg wojewódzkich, starostowie – dla dróg powiatowych i gminnych. Z tym, że ruchem na drogach (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) w miastach na prawach powiatu zarządzają prezydenci tych miast.

Dopiero od początku 1993 r., ustalony został<sup>24</sup> obowiązek poprzedzania wprowadzenia organizacji ruchu na drodze, sporządzeniem i zatwierdzeniem projektu organizacji ruchu. W poprzednim okresie nie istniał określony przepisami prawa dokument, ustalający organizację ruchu na drodze.

---

<sup>20</sup> Wg Rocznika Statystycznego 2001.

<sup>21</sup> Kolizja drogowa – rozumiana jako wydarzenie, w wyniku którego powstały wyłącznie straty materialne.

<sup>22</sup> Do ustawy z 1 lutego 1983 r. (Dz.U. Nr 6, poz. 35 ze zm.) został dodany art. 6a przez art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 27 lipca 1991 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 73, poz. 321).

<sup>23</sup> Patrz rozdział - Charakterystyka stanu prawnego.

<sup>24</sup> Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 listopada 1992 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. Nr 97, poz. 485 ze zm.).

## 2. Charakterystyka stanu prawnego

W badanym okresie (2000 – II kw. 2002) zmianie uległy przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach publicznych.

### 2.1. Organy zarządzające ruchem i organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych

**2.1.1.** Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych oraz organy sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem określają przepisy art. 10 ust. 3 – 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>25</sup>. Przepisy te w okresie objętym kontrolą zostały poddane istotnej nowelizacji.

Do 22 lutego 2000 r., zarządzanie ruchem na drogach krajowych należało do kompetencji Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (art. 10 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym w ówczesnym brzmieniu). Od dnia 23 lutego 2000 r. ruchem na drogach krajowych zarządzał Generalny Dyrektor Dróg Publicznych (art. 10 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym)<sup>26</sup>, który był centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych<sup>27</sup>. Natomiast od 1 kwietnia 2002 r. ruchem na drogach krajowych zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad<sup>28</sup>.

Przepisy art. 10 ust. 4 – 6 Prawa o ruchu drogowym ustalają, że ruchem na drogach wojewódzkich zarządza marszałek województwa<sup>29</sup>, ruchem na drogach powiatowych i gminnych - starosta<sup>30</sup>. Jednakże w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie, ruchem na drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, zarządza prezydent miasta. Zarządzanie ruchem na drogach w strefie zamieszkania<sup>31</sup> należy do podmiotów zarządzających tymi drogami. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych

---

<sup>25</sup> Dz. U. Nr 98, poz. 602 ze zm.

<sup>26</sup> Zmiana dotycząca organów uprawnionych do zarządzania ruchem na drogach nastąpiła z dniem 23 lutego 2000 r. na mocy art. 42 pkt 2 ustawy z dnia 21 stycznia 2000 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz. U. Nr 12, poz. 136)

<sup>27</sup> Na mocy art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz.U. z 2000 r., Nr 71, poz.838 ze zm.)

<sup>28</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 1 marca 2002 r. o zmianach w organizacji i funkcjonowaniu centralnych organów administracji rządowej i jednostek im podporządkowanych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 25, poz. 253) organ ten, wykonuje obecnie zadania należące dotychczas do Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych (oraz Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad)

<sup>29</sup> Patrz. art. 32 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590) – marszałek województwa wchodzi w skład zarządu województwa.

<sup>30</sup> Patrz art. 26 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592) – starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu.

<sup>31</sup> Strefa zamieszkania - obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 16 Prawa o ruchu drogowym).

i Autostrad może powierzyć zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych marszałkowi województwa (art. 10 ust. 8).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 i 3a ustawy Prawo o ruchu drogowym, wg stanu prawnego sprzed dnia 23 lutego 2000 r.,<sup>32</sup> marszałkowie województw zarządzali ruchem na drogach wojewódzkich, a starostowie na drogach powiatowych i gminnych. Przepisy art. 10 powyższej ustawy, w ówczesnym brzmieniu, nie zawierały uregulowań upoważniających prezydentów miast na prawach powiatów oraz prezydenta Warszawy do zarządzania ruchem na wszystkich drogach publicznych znajdujących się w obrębie miasta.

**2.1.2.** Organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem określają przepisy art. 10 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Do dnia 22 lutego 2000 r., na podstawie art. 10 ust. 1,<sup>33</sup> Minister Transportu i Gospodarki Morskiej sprawował nadzór nad zarządzaniem ruchem na wszystkich drogach publicznych. Mógł on, stosownie do art. 10 ust. 1a, w ramach nadzoru nakazać zmianę organizacji ruchu na tych drogach ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>34</sup>, ministrowi właściwemu do spraw transportu<sup>35</sup> został powierzony nadzór nad zarządzaniem ruchem jedynie na drogach krajowych.

Od 23 lutego 2000 r. nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie, sprawują właściwi wojewodowie (art. 10 ust. 2). Od tego też czasu organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego (art. 10 ust. 10). Natomiast minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów (art. 10 ust. 11).

---

<sup>32</sup> tj. przed zmianą powyższego przepisu przez art. 42 pkt 2 ustawy z dnia 21 stycznia 2000 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz. U. Nr 12, poz. 136)

<sup>33</sup> W brzmieniu ówczesnie obowiązującym.

<sup>34</sup> Art. 42 pkt 2 ustawy z dnia 21 stycznia 2000r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz. U. z 2000r., Nr 12, poz. 136).

<sup>35</sup> Działem administracji rządowej „transport” od dnia 23 października 2001 r. kieruje Minister Infrastruktury. Właściwość tego ministra określiło rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2001 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. Nr 122, poz. 1336 ze zm.), a obecnie określa rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. Nr 24, poz. 247). W okresie od 3 grudnia 1999 r. do 23 października 2001 r., na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1999 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 96, poz. 1124 ze zm.), działem administracji rządowej – transport – kierował Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

## 2.2. Szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach

**2.2.1.** Wydane na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy Prawo o ruchu drogowym rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>36</sup> (weszło w życie z dniem 3 listopada 2000 r.) określa, iż „organizacja ruchu” oznacza sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy (§ 1 ust. 2 rozporządzenia). Stanowi również, iż działania w zakresie zarządzania ruchem polegają na opracowywaniu, rozpatrywaniu i zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu, przekazywaniu zatwierdzonych projektów organizacji ruchu do realizacji, sprawowaniu nadzoru nad zgodnością organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem, nad istniejącą organizacją ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności (i dokonywanie w tym zakresie analiz) oraz sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem. Przy czym działania te realizują, odpowiednio do kompetencji, organ zarządzający ruchem oraz organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem (§ 2 ust. 2).

Projekt organizacji ruchu może sporządzić zarząd drogi, organ zarządzający ruchem, inwestor, jednostka realizująca zamówienie poprzednio wymienionych organów lub inna zainteresowana osoba (§ 3 ust. 1). Sposób sporządzenia oraz niezbędną zawartość projektu organizacji ruchu określają przepisy § 3 ust. 3 – 8 rozporządzenia.

Organ zarządzający ruchem powinien otrzymany projekt organizacji ruchu rozpatrzyć w terminie 30 dni od dnia jego złożenia. Może przy tym, w celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem:

- powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, przedstawiciel Policji oraz przedstawiciel zarządu drogi,
- zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo,
- zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza (§ 4 ust. 1 i 2).

Po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem może projekt zatwierdzić w całości, częściowo, po wprowadzeniu do niego zmian, lub projekt odrzucić (§ 4 ust. 3). Odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia, że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz w przypadku

---

<sup>36</sup> Dz. U. Nr 90, poz. 1006

niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 4 ust. 4). Ponadto organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub stwierdzenia jej nieefektywności (§ 4 ust. 5). Zatwierdzając projekt organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem określa termin jego ważności (§ 4 ust. 6).

Organ zarządzający ruchem prowadzi ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub jej zmian, ujmując w niej dane określone w § 5 ust. 2 rozporządzenia.

Przepisy § 6 rozporządzenia określają iż Policja, wojskowe organy porządkowe oraz zarząd drogi są organami uprawnionymi do wprowadzenia tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu na drogach. Wprowadzając takie ograniczenia lub zakazy ruchu, organy te są zobowiązane do bezzwłocznego powiadomienia właściwego organu (organów) zarządzających ruchem, przedstawiając zmienioną organizację ruchu i przewidywany termin przywrócenia stanu pierwotnego. Organ zarządzający ruchem może przedstawić organizację ruchu przyjętą, zażądać wprowadzenia zmian lub usunięcia wprowadzonej organizacji ruchu, a także wyznaczyć termin przywrócenia pierwotnej organizacji ruchu (§ 6 ust. 2 i 3).

Omawiane rozporządzenie ustala w § 7, iż organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje na własny koszt zarząd drogi.<sup>37</sup> Jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem o terminie jej wprowadzenia, a organ zarządzający ruchem, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu (§ 8 ust. 1 i 2).

Niezależnie od tej kontroli, organ zarządzający ruchem powinien co najmniej raz na 6

---

<sup>37</sup> Nie dotyczy to umieszczania i utrzymania:

- znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu związanych z organizacją ruchu na przejazdach kolejowych - zadania te realizują właściwe kolejowe jednostki organizacyjne,
- znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczanych w związku z robotami lub czynnościami na drodze albo przy drodze - zadania te realizują jednostki organizacyjne prowadzące prace,
- znaków drogowych określających miejsce zatrzymania pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach - zadania te realizują przedsiębiorcy korzystający z tych przystanków,
- znaków informacyjnych oznaczających obiekty mające charakter obiektów usługowych, w których jest prowadzona działalność gospodarcza - zadania te realizują przedsiębiorcy prowadzący tę działalność; przepis stosuje się odpowiednio do znaków informujących o stacjach radiowych,
- dodatkowych znaków oznaczających szlaki rowerowe - zadania te realizują zainteresowane organizacje turystyczne lub zarząd drogi.

miesiący dokonać kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych (§ 8 ust. 3).

W razie stwierdzenia podczas przeprowadzanych kontroli nieprawidłowości, organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności:

- wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej,
- umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu (§ 8 ust. 4).

Niezależnie od powyżej wymienionych zadań, organ zarządzający ruchem powinien:

- prowadzić analizę istniejącej organizacji ruchu, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
- przyjmować, rozpatrywać i analizować wnioski zainteresowanych osób dotyczące organizacji ruchu,
- opracowywać lub zlecać do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzanych analiz (§ 9).

**2.2.2.** Do 1 lipca 2000 r. omawianą materię regulowało rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>38</sup> (pomiędzy 1 lipca, a 3 listopada 2000 r. istniała w tej materii luka prawna). Przepisy poprzedniego rozporządzenia różniły się od przepisów rozporządzenia obecnie obowiązującego w szczególności w poniższym zakresie.

Poprzednie rozporządzenie określało, że działania i czynności w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także działania systemowe w zakresie organizacji ruchu na drogach, dotyczące w szczególności:

- ustalania granic obszarów zabudowanych,
- ustalania granic stref zamieszkania,
- ustalania zakazów i nakazów ruchu określonych rodzajów pojazdów lub uczestników ruchu,
- wyznaczania miejsc i warunków postoju lub zatrzymania pojazdów komunikacji publicznej,

---

<sup>38</sup> Dz.U. Nr 66, poz. 748 - uchylone art. 74 w związku z art. 42 pkt 2 ustawy z dnia 21 stycznia 2000 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz.U. Nr 12, poz. 136).

- wyznaczania miejsc i określenia sposobów oraz warunków parkowania pojazdów,
- wyznaczania przejść dla pieszych i ciągów pieszych,
- ustalania oznakowania drogowaskazowego,

podejmowane są na podstawie opracowanego przez inwestora lub zarząd drogi projektu organizacji ruchu lub zmian tej organizacji, zatwierdzonego przez właściwy organ zarządzający ruchem.

Poprzednie rozporządzenie nie zawierało przepisów określających termin rozpatrzenia przedłożonych projektów oraz przepisów umożliwiających powołanie komisji dla rozpatrzenia projektów organizacji ruchu, jak również zasięganie opinii rzeczoznawców. Nie przewidywało też możliwości odrzucenia projektu w przypadku stwierdzenia niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej.

Na podstawie przepisów uchylonego rozporządzenia, organ wprowadzający organizację ruchu według zatwierdzonego projektu, również miał obowiązek powiadomienia organu zarządzającego ruchem o terminie wprowadzenia nowej organizacji ruchu, lecz nie istniał obowiązek dokonania kontroli zgodności wprowadzonej organizacji z projektem. Nie istniał również obowiązek dokonywania przez organ zarządzający ruchem kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, sygnalizatorów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach jemu podległych.

Uchylone rozporządzenie zawierało przepis (§ 4) zezwalający na prowadzenie robót modernizacyjno-utrzymawczych, trwających nie dłużej niż 6 godzin i nie wymagających całkowitego zamknięcia jezdni, bez konieczności uzyskiwania zgody organu zarządzającego ruchem. Jednostka prowadząca roboty miała jedynie obowiązek zgłoszenia do organu zarządzającego ruchem, uzgodnionego z zarządem drogi i właściwym komendantem policji, sposobu zabezpieczenia i oznakowania tych robót, podając datę i czas ich wykonywania.

**2.2.3.** Zadania organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem zostały określone w § 10 przywoływanego wyżej rozporządzenia z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Zgodnie z tymi przepisami, organy te powinny dokonywać oceny organizacji ruchu w zakresie:

- bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego,
- zgodności z obowiązującymi przepisami.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach nie zawierało przepisów dotyczących organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach.

**2.2.4.** Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym<sup>39</sup> nałożyła na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek wydania nowego rozporządzenia określającego szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, gdyż aktualnie obowiązujące rozporządzenie z dnia 10 października 2000 r. zachowuje moc nie dłużej niż do 1 stycznia 2004 r.<sup>40</sup>

### **2.3. Przepisy określające zasady stosowania znaków i sygnałów oraz urządzeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym**

Znaki i sygnały drogowe to normy prawne, które wyrażają ostrzeżenia, zakazy, nakazy lub informacje (art. 7 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym). Prawo o ruchu drogowym w art. 7 ust. 2 zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw wewnętrznych, aby w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określili, w drodze rozporządzenia, znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania. Jednocześnie Prawo to w art. 7 ust. 3 stanowi, że szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Przepisy art. 7 w przedstawionym brzmieniu obowiązują od dnia 1 stycznia 2002 r.<sup>41</sup> i na wydanie wspomnianych rozporządzeń ustawodawca pozostawił właściwym ministrom okres 24 miesięcy, w którym zachowują moc rozporządzenia, wydane na podstawie przepisów obowiązujących przed 1 stycznia 2002 r. Obowiązujące wtedy przepisy art. 7 ustawy zawierały delegację dla Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym oraz do określenia, w drodze zarządzenia, szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunków ich umieszczania na drogach.

Jako akt wykonawczy do ówczesnego art. 7 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym zostało wydane rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>42</sup>. Nie zostało natomiast wydane, na podstawie art. 7 ust. 3, zarządzenie

---

<sup>39</sup> Dz.U. Nr 129, poz. 1444 ze zm.

<sup>40</sup> Na podstawie art. 5 w zw. z art. 1 pkt 6 ustawy z 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 129, poz.1444).

<sup>41</sup> Art. 7 ust. 2 i 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym zostały zmienione przez art. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa wyżej.

<sup>42</sup> Dz. U. Nr 58, poz. 622 ze zm.

określające szczegółowe warunki technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach<sup>43</sup>. Również po zmianie upoważnienia do wydania aktu wykonawczego, w zakresie sposobu jego realizacji, nie zostało wydane w tej sprawie rozporządzenie, o którym mowa w aktualnym brzmieniu art. 7 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym.

Ww. rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, określając znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania jednocześnie określało<sup>44</sup> warunki umieszczania na drogach tylko niektórych znaków. Nie były określone warunki umieszczania na drogach większości znaków i sygnałów drogowych, w tym mających szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak np. znak D-42 „obszar zabudowany”.<sup>45</sup>

Żaden akt prawny, do dnia opracowania niniejszej informacji, nie określa warunków umieszczania na drodze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie zawiera też definicji tych urządzeń.

#### **2.4. Przepisy określające organy realizujące organizację ruchu na drogach**

§ 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach stanowi, że organizację ruchu realizuje na własny koszt zarząd drogi. Ustawa o drogach publicznych w art. 19 (w brzmieniu obowiązującym od 1 kwietnia 2002 r.) stanowi, że zarządcami dróg są dla dróg:

- krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- wojewódzkich – zarząd województwa,
- powiatowych – zarząd powiatu,
- gminnych – zarząd gminy<sup>46</sup>.

Z tym, że w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest zarząd miasta, a zarząd Warszawy jest w granicach miasta zarządcą dróg krajowych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), wojewódzkich i powiatowych. Ponadto zarządzanie drogami może być w trybie porozumień przekazywane między zarządcami. W okresie od 1 października 1985 r. do 1 kwietnia 2002 r.

---

<sup>43</sup> Forma aktu normatywnego, jakim jest zarządzenie, nie była zgodna z art. 93 Konstytucji RP.

<sup>44</sup> W § 3 ust. 2 i 3, § 21 ust. 3 i 4, § 22 ust. 3, § 35 ust. 1, § 68, § 74, § 78 ust. 2 i 3, § 80 pkt 1.

<sup>45</sup> Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393), które weszło w życie po zakończeniu kontroli, z dniem 27 października 2002 r., nie wprowadziło zmian w tym zakresie.

<sup>46</sup> Od dnia 27 października 2002 r. – wójt, burmistrz lub prezydent miasta, w związku ze zmianą art. 19 ust. 2 pkt 4 ustawy o drogach publicznych, na podstawie art. 41 pkt 5 lit. a) ustawy z dnia 20 czerwca 2002 r. o bezpośrednim wyborze wójta, burmistrza lub prezydenta miasta (Dz.U. Nr 113, poz. 984). Termin wejścia w życie ustawy określa art. 102.

tj. przed zmianą ustawy o drogach publicznych wprowadzoną ustawą z dnia 1 marca 2002 r. o zmianach w organizacji i funkcjonowaniu centralnych organów administracji rządowej i jednostek im podporządkowanych oraz o zmianie niektórych ustaw<sup>47</sup>, zarządcą dla dróg krajowych był Generalny Dyrektor Dróg Publicznych.

Zarządca dróg może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem dróg, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu, radę miasta Warszawy lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, to zarządca dróg wykonuje obowiązki zarządu dróg.<sup>48</sup> Do dnia 22 lutego 2000 r. zarząd dróg mogła powołać bezpośrednio jednostka będącą zarządcą dróg.<sup>49</sup>

Do zarządcy drogi należy m. in. utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu oraz wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.<sup>50</sup>

## **2.5. Przepisy określające działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Ustawa Prawo o ruchu drogowym zawiera Dział Va zatytułowany: „Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego”<sup>51</sup>. Na podstawie zawartego w tym Dziale art. 140b z dniem 1 stycznia 2002 r., utworzono Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która działa przy ministrze właściwym do spraw transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 140c ustawy, Krajowa Rada określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Krajowej Rady w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w szczególności:

- 1) proponowanie kierunków polityki państwa,
- 2) opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o propozycje przedstawiane przez właściwych ministrów i ocena ich realizacji,
- 3) inicjowanie badań naukowych,
- 4) inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych,
- 5) inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej,
- 6) inicjowanie współpracy zagranicznej,
- 7) współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,

---

<sup>47</sup> Dz. U. Nr 25, poz.253

<sup>48</sup> Art. 21 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

<sup>49</sup> Art. 21 ust. 1 ustawy o drogach publicznych został z dniem 23 lutego 2000 r. zmieniony przez art. 15 pkt 12 lit. a ustawy z dnia 21 stycznia 2000 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej (Dz. U. nr 12, poz. 136).

<sup>50</sup> Art. 20 pkt. 4, 5 i 14 ustawy o drogach publicznych.

<sup>51</sup> Dział Va został dodany przez art. 1 pkt 90 ustawy z dnia 6 września 2001r. (Dz.U. Nr 129, poz. 1444) z dniem 1 stycznia 2002 r.

- 8) inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej,
- 9) analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Art. 140g ustanowił obowiązek utworzenia Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która działają przy wojewodach jako wojewódzkie zespoły koordynacyjne w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z art. 140h, Wojewódzka Rada koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Wojewódzkiej Rady należy w szczególności:

- 1) opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 3) zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 4) inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 5) inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
- 6) współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
- 7) inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej,
- 8) analizowanie i ocena podejmowanych działań.

### **3. Ważniejsze ustalenia kontroli**

#### **3.1. Ustalenia dotyczące organów zarządzających ruchem na drogach,**

tj.: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, marszałków województw, starostów oraz prezydentów miast na prawach powiatu.

##### **3.1.1. Jednostki realizujące zadania organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych**

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym stanowi w art. 10, że ruchem na drogach krajowych zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ruchem na drogach wojewódzkich zarządzają marszałkowie województw, a starostowie zarządzają ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Jednakże, w Warszawie i miastach na prawach powiatu, ruchem na drogach publicznych wszystkich rodzajów (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), zarządzają prezydenci tych miast.

Przepisy Prawa o ruchu drogowym nie przewidują możliwości przekazania przez organy zarządzające ruchem swych zadań innym jednostkom, z wyjątkiem Generalnego

Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który może je przekazać marszałkowi województwa. Do czasu zakończenia kontroli, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie skorzystał z takiej możliwości. Organ ten, swoje zadania w terenie wykonuje przy pomocy 16 oddziałów oraz centrali w Warszawie.

Z 14 poddanych kontroli organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich – w 11 (79%) zadania związane z tym zarządzaniem wykonywane były przez marszałków województw, za pośrednictwem ich własnego aparatu wykonawczego, usytuowanego organizacyjnie w urzędach marszałkowskich. Z 27 objętych kontrolą organów zarządzających ruchem na drogach powiatowych i gminnych – w 13 (48%), zadania związane z zarządzaniem ruchem analogicznie wykonywane były przez starostów. W 4 z 8 miast, w których ruchem zarządzali prezydenci miast, funkcje te realizowane były przy pomocy odpowiedniego aparatu administracyjnego urzędów miejskich.

W pozostałych przypadkach, zadania związane z zarządzaniem ruchem wykonywały jednostki organizacyjne wykonujące funkcje zarządu dróg<sup>52</sup>. Zadania realizowane przez 4 zarządy dróg nie obejmowały zatwierdzania projektów organizacji ruchu. Projekty te zatwierdzał ustawowy organ zarządzający ruchem.

W 16 przypadkach, zadania z zakresu zarządzania ruchem faktycznie wykonywały zarządy dróg, gdyż kierownicy (dyrektorzy) tych zarządów otrzymali od właściwych organów stosowne, imienne upoważnienia. Skutkowało to, łączeniem w tej samej jednostce, kompetencji organu zarządzającego drogami oraz organu zarządzającego ruchem na drodze, mimo iż ustawodawca do wykonywania zadań w zakresie zarządzania drogami i zarządzania ruchem powołał dwa rodzaje organów i nie przewidział możliwości łączenia ich kompetencji.

Stwierdzono przypadki wyznaczania jednostek organizacyjnych do wykonywania zadań związanych z zarządzaniem ruchem przez organy do tego nie uprawnione, co przyczyniało się do powstania chaosu organizacyjnego w tym zakresie.

Zarząd Olsztyna wprowadził do statutu Miejskiego Zarządu Dróg, Mostów i Zieleni zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach i udzielał stosownych upoważnień w tym zakresie dyrektorom MZDiM, mimo iż organem zarządzającym ruchem na drogach jest prezydent miasta, a nie Zarząd Miasta.

W Warszawie, pomimo iż organem zarządzającym ruchem na drogach jest Prezydent Miasta, Zarząd Miasta powierzył wykonywanie zadań w zakresie zarządzania ruchem jednocześnie Wydziałowi Drogownictwa w Biurze Zarządu Miasta stołecznego Warszawy oraz Zarządowi Dróg Miejskich (nadając statut ZDM). Ponadto, Zarząd Miasta odpowiedzialnym za wykonywanie zadań w zakresie zarządzania ruchem uczynił jednego z wiceprezydentów Warszawy, a Prezydent Warszawy do wykonywania wszystkich zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach warszawskich upoważnił dyrektora i wicedyrektora Zarządu Dróg Miejskich.

---

<sup>52</sup> T.j. 3 zarządy dróg wojewódzkich, 14 zarządów dróg powiatowych, 3 zarządy dróg miejskich oraz 1 komunalna sp. z o.o.

Marszałkowie województw, prezydenci miast i starostowie powiatów, jako przyczynę przekazania zarządom dróg zadań w zakresie zarządzania ruchem, wskazywali na brak w innych jednostkach, niż zarządy dróg, pracowników o kwalifikacjach niezbędnych do zarządzania ruchem. Wskazywano również, na związane z ograniczeniami budżetowymi, trudności w zatrudnianiu pracowników o pożądanym kwalifikacjach i tworzeniu w urzędach samorządowych stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem.

### **3.1.2. Posiadanie przez organ zarządzający ruchem dokumentacji drogowej niezbędnej do zarządzania ruchem**

Tylko 21, z 50 skontrolowanych (42%) organów zarządzających ruchem na drogach, posiadało pełną wiedzę o stanie dróg, na których zobowiązane były tym ruchem zarządzać, tj. posiadało dokumentację określającą długość dróg i ich przebieg, linie graniczne rozdzielające obszar zarządzania ruchem od obszaru podległego w tym zakresie kompetencjom innych organów, informacje o wyposażeniu technicznym dróg (plany, ewidencja dróg<sup>53</sup> itp.). Z ustaleń kontroli wynika, iż 29 podmiotów zarządzających ruchem dysponowało stosowną dokumentacją tylko dla części dróg, natomiast 12 z nich nie posiadało w ogóle dokumentacji dotyczącej dróg gminnych – na których powinni zarządzać ruchem.

Np. marszałkowie województw: lubuskiego, łódzkiego, śląskiego i wielkopolskiego, prezydent Olsztyna oraz starostowie powiatów: malborskiego, szamotulskiego i włodawskiego nie posiadali pełnych danych o drogach, na których zarządzali ruchem.

Do organów zarządzających ruchem na drogach, które nie posiadały w ogóle dokumentacji drogowej dla dróg gminnych należeli np. starostowie powiatów: gostyńskiego, lwóweckiego i zambrowskiego.

Największe braki w dokumentacji drogowej, o której mowa wyżej, stwierdzono w urzędach organów zarządzających ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Spośród 27 objętych kontrolą starostów, tylko 4 posiadało pełną dokumentację drogową dróg, na których zarządzali ruchem.

Prezydenci Olsztyna i Warszawy nie posiadali kompletu dokumentacji drogowej dotyczącej wszystkich ulic w obu miastach.

Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, wykonujący faktycznie zadania związane z zarządzaniem ruchem, nie posiadał pełnej informacji o ulicach stanowiących drogi gminne.

---

<sup>53</sup> Określona rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych (Dz.U. Nr 32, poz.393).

Spośród 50 skontrolowanych organów zarządzających ruchem tylko Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego posiadał zatwierdzone projekty organizacji ruchu dla wszystkich dróg objętych zarządzaniem. Pozostali zarządzający ruchem posiadali takie projekty tylko dla niektórych dróg.

Ustalono, że najmniej projektów organizacji ruchu sporządzono dla dróg gminnych.

Spośród 9 skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem na drogach krajowych<sup>54</sup> – 5 posiadało projekty organizacji ruchu dla wszystkich takich dróg<sup>55</sup>. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad posiadał projekty organizacji ruchu obejmujące 79% długości zarządzanych dróg.

Dla pozostałych rodzajów dróg, poszczególne skontrolowane organy zarządzające ruchem posiadały projekty organizacji ruchu obejmujące od 7% do 100% długości objętych zarządzeniem dróg wojewódzkich, od 0,2% do 100% długości dróg powiatowych oraz od 0% do 71% długości dróg gminnych.

Starosta Strzyżowski zarządzający ruchem na 191 km dróg powiatowych i 297 km dróg gminnych posiadał jeden projekt organizacji ruchu, obejmujący strefę płatnego parkowania w rejonie rynku w Strzyżowie.

Stwierdzono, że 6 podmiotów zarządzających ruchem (starostowie powiatów: puławskiego, sejneńskiego, szydlowieckiego, świdnickiego, włodawskiego i zambrowskiego) nie posiadało żadnego projektu organizacji ruchu dla dróg gminnych, objętych ich zarządzaniem.

### **3.1.3. Nieprawidłowości w projektach organizacji ruchu**

Nie wszystkie zatwierdzone projekty organizacji ruchu, którymi posługiwały się skontrolowane organy zarządzające ruchem, spełniały warunki określone w § 3 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Aż 37 (74%) spośród skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem posługiwało się projektami, nie spełniającymi tych warunków. W 2719 projektach organizacji ruchu, poddanych u tych podmiotów badaniu, ujawniono brak 4001 elementów przewidzianych przepisami prawa.

Dane liczbowe dotyczące organów zarządzających ruchem, u których występowały najczęściej powtarzające się nieprawidłowości w projektach organizacji ruchu, przedstawiono w kolumnach 3 i 4, a częstotliwość najczęściej występujących wad prawnych w kolumnie 5 następującej tabeli:

---

<sup>54</sup> Tj. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz prezydenci Białegostoku, Bytomia, Olsztyna, Opola, Piotrkowa Tryb., Płocka, Warszawy, Włocławka.

<sup>55</sup> Byli to prezydenci: Olsztyna, Opola, Piotrkowa Tryb., Włocławka i Warszawy.

L.p.	Wyszczególnienie (nieprawidłowości stwierdzone w projektach organizacji ruchu)	Liczba organów zarządzających ruchem posługujących się wadliwymi projektami	Udział organów posługujących się wadliwymi projektami wśród organów skontrolowanych (w %)	Udział wadliwych projektów w ogólnej liczbie projektów poddanych analizie (w %)
1	2	3	4	5
1	nie określenie terminów wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniego stanu <sup>56</sup>	24	64,9	35,4
2	nie określenie terminu ważności projektu	21	56,8	25,3
3	brak wszystkich lub niektórych z wymaganych planów	21	56,8	25,1
4	brak opisu technicznego	19	51,4	14,1
5	brak opinii policji	19	51,4	10,2
6	brak opinii zarządu dróg	10	27,0	3,9
7	brak uzasadnienia projektu	10	27,0	6,6
8	zatwierdzenie przez osobę do tego nieupoważnioną	5	13,5	6,4
9	brak daty zatwierdzenia	4	10,8	4,9
10	upływ terminu ważności projektu	4	10,8	12,5
11	brak programu sygnalizacji świetlnej	2	5,4	0,4
12	nie zatwierdzenie projektu	1	2,7	0,2

Na podstawie analizy projektów organizacji ruchu ustalono, że u 12 podmiotów zarządzających ruchem wszystkie projekty poddane badaniom obarczone były wadami prawnymi.

U Starosty Sieradzkiego wszystkie poddane analizie projekty zostały zatwierdzone przez osobę nieupoważnioną.

Terminu ważności brakowało we wszystkich projektach u starostów powiatów: Szamotulskiego, Skierniewickiego, Lubuskiego, Żagańskiego i Zambrowskiego.

W przypadku 279 zastosowanych projektów w Warszawie (67% projektów poddanych analizie) i 53 w Łodzi (36%), stwierdzono upływ terminów ich ważności.

Brak daty zatwierdzenia stwierdzono na wszystkich projektach organizacji ruchu poddanych analizie u Starosty Tczewskiego.

Brak terminów wprowadzenia organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniego stanu stwierdzono we wszystkich poddanych analizie projektach u Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, marszałka Województwa

<sup>56</sup> Przywrócenie poprzedniego stanu dotyczy projektów czasowej organizacji ruchu.

Wielkopolskiego oraz u starosty Powiatu Zambrowskiego.

Ogółem, u 50 podmiotów zarządzających ruchem na drogach, spośród posiadanych przez nie 16130 projektów organizacji ruchu, analizie poddano 3574 ujawniając wady prawne w 76% analizowanych projektów.

#### **3.1.4. Rozpatrywanie projektów organizacji ruchu przez organy zarządzające ruchem na drogach**

W okresie objętym kontrolą, w skontrolowanych jednostkach ogółem rozpatrzono i zatwierdzono 6238 projektów stałej organizacji ruchu oraz 14606 projektów czasowej organizacji ruchu. Ustalono, że 19 spośród 50 objętych kontrolą podmiotów zarządzających ruchem, w pełnym zakresie przestrzegało zarówno procedury, jak i terminów rozpatrywania projektów – określonych przepisami § 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Pozostali zarządzający ruchem dopuszczali do powstania nieprawidłowości przy rozpatrywaniu przedłożonych im projektów. Stwierdzono przypadki rozpatrywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu przez inne podmioty (osoby) niż wykonujące funkcję organu zarządzającego ruchem.

Starosta Sieradzki nie rozpatrywał i nie zatwierdzał projektów organizacji ruchu. Czynności te wykonywała Komisja ds. Bezpieczeństwa Ruchu powołana przez Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg. Natomiast Dyrektor, zarządzający, z upoważnienia starosty, ruchem na drogach, informował tylko zainteresowane strony o zatwierdzeniu projektów przez komisję.

Działając z upoważnienia Prezydenta Olsztyna, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg, Mostów i Zieleni zatwierdzał projekty organizacji ruchu po ich rozpatrzeniu przez działającą przy Prezydencie Komisję ds. Koordynacji Robót i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Nie był określony skład tej komisji, jej zadania, uprawnienia oraz tryb jej działania.

Projekty organizacji ruchu, obejmujące skrzyżowania dróg różnych kategorii, były zatwierdzane przez organ zarządzający ruchem na drodze wyższej kategorii, bez uzyskania wymaganej opinii od pozostałych organów zarządzających – co było niezgodne z § 3 ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.

Spośród zatwierdzonych przez marszałka Województwa Lubuskiego 19 projektów organizacji, ruchu obejmujących skrzyżowania dróg wojewódzkich z drogami powiatowymi lub gminnymi, 14 projektów zostało zatwierdzonych bez zasięgnięcia opinii starostów zarządzających ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Stwierdzono, że podczas zatwierdzania projektów organizacji ruchu, w 2 przypadkach zarządzający ruchem naruszyli właściwość rzeczową postępując tym samym wbrew przepisom § 3 ust. 5 ww. rozporządzenia.

Starosta Zambrowski zatwierdził 13 projektów organizacji ruchu na skrzyżowaniach dróg powiatowych z drogami krajowymi. Organem zarządzającym ruchem na drogach krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad i to ten właśnie organ powinien zatwierdzić te projekty.

Ujawniono również przypadek zatwierdzenia organizacji ruchu przez organ do tego nieuprawniony.

Urząd Miejski w Szydłowcu wydając w 2001 r. pozwolenie na budowę przyłączy wodociągowych, wydawał jednocześnie decyzje zatwierdzające wnioskowaną przez inwestorów organizację ruchu na drogach na czas wykonywania prac, mimo iż do wydawania decyzji związanych z organizacją ruchu uprawniony był Starosta Szydłowiecki.

Najczęściej występujące nieprawidłowości przy rozpatrywaniu i zatwierdzaniu projektów organizacji ruchu dotyczyły przekroczenia, określonego w § 4 ust. 1 ww. rozporządzenia, 30-dniowego terminu na rozpatrzenie projektu.

Spśród 60 poddanych w trakcie kontroli badaniom projektów organizacji ruchu zatwierdzonych przez Prezydenta Białegostoku, 14 zostało zatwierdzonych z przekroczeniem obowiązującego terminu. W 6 przypadkach przekroczenie obowiązującego terminu wyniosło od 30 do 128 dni.

### **3.1.5. Prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu na drogach**

Ustalono, że tylko 20 podmiotów prowadziło ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zgodnie z wymogami określonymi w § 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, a 29 (58%) podmiotów prowadziło tę ewidencję z różnego rodzaju brakami<sup>57</sup>.

Ewidencja prowadzona przez 24 podmioty zarządzające ruchem nie zawierała terminów wprowadzenia organizacji ruchu i/lub daty przywrócenia tej organizacji (w przypadku organizacji czasowej) – gdyż takie terminy nie były określone w zatwierdzanych projektach organizacji ruchu na drogach<sup>58</sup>.

Takie nieprawidłowości miały miejsce między innymi w ewidencji prowadzonej przez marszałków województw łódzkiego i warmińsko-mazurskiego,

---

<sup>57</sup> Ocena w tym zakresie nie obejmuje Starosty Powiatu Sejneńskiego, który takiej ewidencji nie prowadził gdyż pierwszy projekt organizacji ruchu zatwierdził dopiero w czasie kontroli NIK.

<sup>58</sup> Patrz pkt 3.1.3.

prezydentów Płocka i Warszawy oraz starostów powiatów gostynińskiego i żagańskiego.

W 11 przypadkach stwierdzono, że ewidencja była prowadzona nierzetelnie gdyż nie ujęto w niej wszystkich zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

Starosta Żagański, który do końca 2000 r. prowadził ewidencję zgodnie z przepisami rozporządzenia, od początku 2001 r. zaniechał jej prowadzenia i wprowadził w jej miejsce spis załatwianych spraw – nie zawierający danych, wymaganych powyższymi przepisami.

W ewidencji, prowadzonej przez Starostę Inowrocławskiego, nie ujęto projektów zatwierdzonych do września 1999 r.

W Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie, który wykonywał zadania związane z zarządzaniem ruchem, stwierdzono rozbieżności pomiędzy ewidencją prowadzoną z użyciem komputerów, a ewidencją prowadzoną w sposób tradycyjny.

W ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu na drogach rejestrowano również inne dokumenty, wskutek czego nie stanowiła ona ewidencji w rozumieniu przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, lecz była rejestrem spraw z zakresu zarządzania ruchem.

Marszałek Województwa Opolskiego ujmował w ewidencji również opinie dotyczące projektów zarządzania ruchem na drogach krajowych.

Ewidencja prowadzona przez starostę Powiatu Mieleckiego zawierała opisy ustaleń komisji opiniującej kierowane do starosty wnioski dotyczące zmian w organizacji ruchu.

W ewidencji ujmowane były również dane, wykraczające poza zakres informacji określonych w rozporządzeniu, a zdaniem organów zarządzających ruchem na drogach – przydatne do wykonywania zadań związanych z tym zarządzaniem. NIK pozytywnie ocenia fakt ujmowania przez 13 organów zarządzających ruchem (np. prezydenci Białegostoku i Włocławka, starosta Powiatu Sieradzkiego) w prowadzonej ewidencji omawianych projektów, również daty upływu ważności projektów organizacji ruchu, mimo iż przepisy rozporządzenia tego nie wymagały – co w niewątpliwy sposób ułatwiało im nie dopuszczenie do sytuacji zarządzania ruchem w oparciu o nieważne projekty organizacji ruchu.

### **3.1.6. Sprawowanie nadzoru przez organy zarządzające ruchem nad zgodnością jego organizacji z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu**

Z ustaleń kontroli wynika, że organy zarządzające ruchem nie przywiązywały należytej wagi do wykonywania obowiązku przeprowadzania kontroli organizacji ruchu, pod

kątem jego zgodności z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu oraz w zakresie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Tylko 16 (32%) skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem przeprowadzało, odnośnie wszystkich zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia tej organizacji – realizując tym samym obowiązek, określony w § 8 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. NIK negatywnie ocenia fakt, że kontroli takich nie przeprowadzało w ogóle 19 (38%) zbadanych organów zarządzających ruchem, a 14 (28%) skontrolowało realizację tylko niektórych projektów.<sup>59</sup>

Istotnym powodem nieprzeprowadzania wspomnianych kontroli było niewystarczające zatrudnienie w jednostkach wykonujących zadania związane z zarządzaniem ruchem.

Żadnych kontroli wykonania zadań technicznych, związanych z wdrożeniem projektów stałej organizacji ruchu, nie wykonywano na drogach, na których ruchem zarządzał marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W Urzędzie Marszałkowskim wykonywanie całokształtu zadań, związanych z zarządzaniem ruchem na 1704 km dróg wojewódzkich, powierzono jednemu pracownikowi. W okresie objętym kontrolą NIK, organ zarządzający ruchem zatwierdził dla tych dróg 258 projektów organizacji ruchu.

Jednakże również tam, gdzie przeprowadzano kontrole wykonania zadań technicznych związanych z wdrażaniem projektów organizacji ruchu, nie stanowiły one gwarancji ustalenia organizacji ruchu zapewniającej maksymalne bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Mimo, iż w trakcie przeprowadzanych przez pracowników Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie 105 kontroli, w 81 przypadkach (77%) stwierdzano, że zadania techniczne wynikające z projektów organizacji ruchu nie zostały zrealizowane, do ruchu nie dopuszczono tylko 3 odcinków dróg, na których były realizowane projekty organizacji ruchu. Pozostałe 78 odcinków dopuszczono do ruchu mimo stwierdzonych usterek. Przy czym tylko dla 22 odcinków dróg (tj. 28% z 78) wyznaczono termin usunięcia usterek, a jedynie w 5 przypadkach (6% z posiadających usterki) dokonano kontroli usunięcia usterek. Zarządzający ruchem na warszawskich drogach, z upoważnienia Prezydenta Warszawy, zastępca dyrektora Zarządu Dróg Miejskich – Inżynier Ruchu m. st. Warszawy – poinformował kontrolerów NIK w złożonym wyjaśnieniu, że decyzja o dopuszczeniu do ruchu inwestycji drogowej jest podejmowana „jeśli nawet pewne elementy organizacji ruchu nie są zrealizowane zgodnie z projektem lub spodziewane jest zagrożenie bezpieczeństwa ruchu ...”.

---

<sup>59</sup> Uwaga: suma udziałów poszczególnych nieprawidłowości jest różna od 100%, gdyż na obszarze działania jednego organu zarządzającego ruchem w okresie objętym kontrolą nie wdrożono żadnego projektu stałej organizacji ruchu.

Skontrolowane organy zarządzające ruchem również nagminnie nie realizowały, określonego przepisami § 8 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, obowiązku 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 drogach im podległych. Systematyczne kontrole w tym zakresie przeprowadzało jedynie 7 podmiotów zarządzających ruchem (14% skontrolowanych). Żadnych kontroli w tym zakresie nie przeprowadziło 16 (32%) skontrolowanych podmiotów (w 2001 r. oraz I półroczu 2002 r.<sup>60</sup>).

Organy zarządzające ruchem, które nie przeprowadzały wspomnianych kontroli to, między innymi, marszałkowie województw łódzkiego i mazowieckiego, prezydenci Białegostoku i Olsztyna, starostowie powiatów obornickiego i świebodzińskiego.

Pozostałe (27) skontrolowane przez NIK organy zarządzające ruchem, omawiane kontrole przeprowadzały z częstotliwością mniejszą od nakazanej lub obejmowały nimi tylko niektóre drogi.

W województwie Dolnośląskim kontrolami objęto w I półroczu 2001 r. 62% zarządzanych dróg wojewódzkich, w II półroczu – 92%, a w I półroczu 2002 r. – 90% dróg.

W województwie Lubuskim przeprowadzanie kontroli rozpoczęto dopiero w 2002 r. obejmując nimi w I półroczu tylko 39 z 62 dróg wojewódzkich.

W województwie Śląskim na objętych zarządem drogach wojewódzkich przeprowadzono tylko jedną kontrolę – w lutym 2001 r. Mimo iż w jej trakcie stwierdzono 113 nieprawidłowości związanych z wykonywaniem zadań w zakresie zarządzania ruchem, zaniechano wykonywania dalszych kontroli.

Na terenie powiatu Nyskiego, w okresie objętym kontrolą NIK, ogółem kontrolami prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego objęto (w formie objazdów) 49 odcinków dróg powiatowych i gminnych o długości 333,625 km, co stanowiło 35,1 % długości dróg na których ruchem zarządzał Starosta Nyski.

W powiecie Szydłowieckim wprowadzono kontrole przeprowadzane z zachowaniem określonej w rozporządzeniu częstotliwości lecz obejmowano nimi 92% długości zarządzanych dróg.

W Warszawie w 2001 r. przeprowadzono jedną kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych,

---

<sup>60</sup> Obowiązek przeprowadzania takich kontroli powstał z dniem 3 listopada 2000 r.

urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast z takich kontroli zaplanowanych na I półrocze 2002 r. nie przeprowadzono kontroli na ulicach Mokotowa oraz w części Śródmieścia. Żadna z kontroli nie objęła dróg gminnych, stanowiących 67% długości dróg, dla których organem zarządzającym ruchem jest Prezydent m. st. Warszawy.

Ustalono, że w 2 przypadkach organy zarządzające ruchem, za spełnienie wymogów rozporządzenia w zakresie obowiązku przeprowadzania omawianych kontroli, uznawały kontrole przeprowadzane przez inne podmioty.

W powiecie Strzelecko-Drezdeneckim kontrole nie były przeprowadzane przez organ zarządzający ruchem, lecz przez Komisję Bezpieczeństwa, Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Rady Powiatu.

Wg informacji złożonej kontrolerom NIK przez kierownictwo Miejskiego Zarządu Dróg, Mostów i Zieleni, realizującego w Olsztynie zadania związane z zarządzaniem ruchem, nie przeprowadzono tam w ogóle systemowych kontroli raz na 6 miesięcy gdyż „... nie dają pełnego wykazu potrzeb, które muszą być realizowane na bieżąco, dlatego kontrole półroczne zastąpiono kontrolami cyklicznymi” przeprowadzanymi przez kontrolerów służby parkingowej (zatrudnionych w Biurze Strefy Ograniczonego Postoju) oraz Komisję bezpieczeństwa. Ponadto, jak ustaliła kontrola NIK, strefa ograniczonego postoju obejmuje tylko część ulic Olsztyna. Fachowscy (w zakresie zarządzania ruchem) członkowie Komisji bezpieczeństwa nie można było ocenić, gdyż w żadnym dokumencie nie został określony skład komisji.

Stwierdzono, iż zarządy dróg, wykonujące zadania organów zarządzających ruchem na drogach, uznawały przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych – nakazanych przepisem art. 20 pkt 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>61</sup> – za równoznaczne z wykonaniem obowiązku kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach im podległych. Zatem, w takiej sytuacji miała miejsce wyłącznie samokontrola, gdyż to zarząd drogi realizuje zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Zwraca uwagę fakt, że spośród 16 podmiotów zarządzających ruchem, które w ogóle nie przeprowadzały kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach im podległych, 13 stanowiły podmioty wykonujące samodzielnie (bez pośrednictwa zarządu dróg) zadania związane z tym zarządzaniem.

---

<sup>61</sup> Dz.U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 ze zm.

### **3.1.7. Zgodność organizacji ruchu na drogach z przepisami prawa oraz zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu**

Kontrolerzy NIK, dokonując oględzin co najmniej 10% długości dróg zarządzanych przez każdy ze skontrolowanych organów<sup>62</sup>, tylko na obszarze właściwości 19 podmiotów (tj. 38% skontrolowanych) nie stwierdzili nieprawidłowości w zakresie istniejącej organizacji ruchu na drogach.

Na drogach zarządzanych przez 25 organów zarządzających ruchem (50% skontrolowanych), organizacja ruchu była niezgodna z zatwierdzonymi projektami. Ponadto, na drogach zarządzanych przez 8 z tych podmiotów, stwierdzono niezgodności niektórych elementów organizacji ruchu z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym bądź rozporządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Takie niezgodności stwierdzono również na drogach dla których nie sporządzono projektów organizacji ruchu znajdujących się na obszarze objętym właściwością 6 (12%) organów zarządzających ruchem.

W trakcie przeprowadzonych oględzin, kontrolerzy NIK ujawnili 3 przypadki istniejącej organizacji ruchu na drogach publicznych, stwarzającej bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa tego ruchu.

W miejscowości Skąpe, gdzie ruchem zarządzał Starosta Świebodziński, brak było jakiegokolwiek oznakowania zamknięcia drogi gminnej, rozkopanej na całej szerokości do głębokości 1 metra (prowadzono roboty kanalizacyjne). Mimo iż inwestorem robót była gmina, prowadzono je od kilku miesięcy i rozkopana droga znajdowała się w odległości 60 metrów od Urzędu Gminy, nie wykonano dla omawianego odcinka drogi na okres prac kanalizacyjnych projektu czasowej zmiany organizacji ruchu drogowego. Wójt Gminy, który jako zarządca drogi udzielił zezwolenia na wykonywanie robót na drodze, nie wiedział o obowiązku wprowadzania w takich okolicznościach, zmian w istniejącej organizacji ruchu, na podstawie projektu jego czasowej organizacji.

W Białymstoku jedna z ulic była całkowicie wyłączona z ruchu (na całej jej długości budowano kanalizację), mimo iż wg projektu organizacji ruchu miała tylko na czas robót ulec zwężeniu. Mieszkańcy, aby dojechać do swoich posesji poruszali się po drodze wbrew zasadom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Kaletach na drogach, na których ruchem zarządzał Marszałek Województwa Śląskiego, prowadzono roboty drogowe bez uprzedzenia użytkowników dróg o tym fakcie stosownymi znakami drogowymi. Wymagane przepisami Prawa o ruchu drogowym oznakowanie zostało zastosowane dopiero na skutek interwencji kontrolera NIK.

---

<sup>62</sup> W ramach kontroli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oględzinami objęto ok. 10% długości dróg znajdujących się na obszarze jej Oddziałów: Gdańskiego i Łódzkiego.

Kontrolerzy NIK, ujawnili na objętych oględzinami drogach, brak 769 pionowych znaków drogowych oraz 2 urządzeń bezpieczeństwa ruchu, przewidzianych w obowiązujących dla tych dróg projektach organizacji ruchu.

W trakcie oględzin ulic Białegostoku stwierdzono brak 2 progów zwalniających<sup>63</sup>, ujętych w obowiązującym projekcie organizacji ruchu.

Stwierdzono także brak znaków drogowych mających bardzo istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Na ulicach Płocka, gdzie ruchem na drogach zarządza prezydent miasta, brakowało 24 znaków, w tym znaków: „stop”, „przejście dla pieszych”, „zakaz ruchu w obu kierunkach”, „zakaz wjazdu”, „zakaz skręcania w ...”.

Brak 23 znaków drogowych ujętych w projektach, w tym takich jak: „ograniczenie prędkości”, „ustąp pierwszeństwa”, „niebezpieczny zakręt”, „niebezpieczny zjazd”, „obszar zabudowany” stwierdzono na drogach, na których ruchem zarządzał Starosta Zambrowski.

Na drogach wojewódzkich, na których ruchem zarządzał Marszałek Województwa Mazowieckiego stwierdzono brak 45 pionowych znaków drogowych ujętych w projektach organizacji ruchu, w tym brak 39 znaków ostrzegających o niebezpiecznych zakrętach.

Na drodze prowadzącej przez most nad Wisłoką brakowało przewidzianego w projekcie organizacji ruchu znaku „pierwszeństwo na zwężonym odcinku drogi”. Ruchem na tej drodze zarządzał Starosta Mielecki.

Jednocześnie na poddanych oględzinom drogach, dla których istniały zatwierdzone projekty organizacji ruchu, stwierdzono zastosowanie 290 pionowych znaków drogowych, 2 sygnalizacji świetlnych oraz 2 urządzeń bezpieczeństwa ruchu, nie przewidzianych w tych projektach. W takich przypadkach, istniejąca organizacja ruchu na drodze, była wynikiem samowolnej decyzji zarządu drogi, a nie organu odpowiedzialnego za jej ustalenie.

Na drogach Powiatu Lwóweckiego, na których ruchem zarządzał starosta, stwierdzono nie przewidziane w projektach organizacji ruchu, oznakowanie 18 miejscowości znakami „obszar zabudowany”.

Na ulicach Włocławka (ruchem zarządza prezydent miasta) stwierdzono eksploatację 4 przystanków autobusowych nie przewidywanych w projekcie organizacji ruchu. Eksploatacja przystanków w miejscach nie uzgodnionych z zarządzającym ruchem na drogach może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa osób korzystających z tych przystanków.

W Tczewie, gdzie ruchem zarządzał Starosta Tczewski, bez opracowania stosownego projektu organizacji ruchu zainstalowano i użytkowano sygnalizację świetlną. Tym samym nie zostały dokonane obliczenia przepustowości drogi,

---

<sup>63</sup> Tzw. „śpiący policjanci”

program cyklu wyświetlania sygnałów nie uwzględniał optymalizacji jej przepustowości.

Na obszarze Województwa Opolskiego, na drogach wojewódzkich (ruchem zarządza marszałek województwa) stwierdzono zastosowanie 28 pionowych znaków drogowych nie ujętych w projektach organizacji ruchu – w tym „krzyż św. Andrzeja” umiejscowiony przy pozostałościach przejazdu na nieczynnej linii kolejowej.

W 14 miejscach stwierdzono zastosowanie znaków drogowych różnych od przewidzianych w projektach organizacji ruchu, w tym również znaków pogarszających (w stosunku do projektu) warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego efektywność.

Na drogach, gdzie ruchem zarządzał Starosta Nyski, stwierdzono istnienie 4 znaków drogowych innych niż określone w projekcie organizacji ruchu, w tym „zakaz wjazdu” zamiast „zakaz ruchu”.

W Płocku zamiast ujętego w projekcie organizacji ruchu znaku „droga z pierwszeństwem” został ustawiony znak „ustąp pierwszeństwa”, zamiast „zakaz wjazdu motorowerów” – „zakaz wjazdu rowerów”, zamiast „zakaz wjazdu wózków ręcznych” – „zakaz wjazdu ciągników rolniczych”.

Na drogach, dla których nie zostały sporządzone projekty organizacji ruchu, stwierdzono brak 37 pionowych znaków drogowych oraz 4 urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, których wymóg zastosowania wynikał z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym lub rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych.

Na eksploatowanych bez projektów organizacji ruchu drogach, na których ruchem zarządzał Starosta Żagański stwierdzono brak oznakowania miejsc niebezpiecznych w 7 miejscach znakiem „niebezpieczny zakręt” i w 1 miejscu znakiem „zwężenie jezdni dwustronne”.

Na poddanym oględzinom odcinku drogi, na której ruchem zarządzał Marszałek Dolnośląski i dla którego nie został sporządzony projekt organizacji ruchu, stwierdzono brak ograniczników skrajni drogowej.

Na drogach nie posiadających projektów organizacji ruchu, na których ruchem zarządzał Starosta Sejneński, brakowało 26 znaków drogowych. Brak 4 z tych znaków został wcześniej ustalony w trakcie kontroli, przeprowadzonej przez Wojewodę Podlaskiego w czerwcu 2001 r., z tytułu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach.

Kontrolerzy NIK ujawnili również przypadki niestosowania się przez organy zarządzające ruchem na drogach, już na etapie sporządzania stosownej dokumentacji, do przepisów prawa określających zasady organizacji tego ruchu.

W posiadanych przez Wojewodę Śląskiego zestawie dokumentacji drogowej dla 4 dróg wojewódzkich stwierdzono występowanie 41 niezgodności z prawem. Nieprawidłowości te polegały m. in. na określeniu miejsca ustawienia 24 ostrzegawczych znaków drogowych w odległości do 216 m większej, a dla 2

znaków w odległości do 68 m mniejszej od odległości od miejsca niebezpiecznego, dopuszczonej przepisami § 3 ust 2 i 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

### **3.1.8. Działania organów zarządzających ruchem dla poprawy jego bezpieczeństwa**

Spośród skontrolowanych 50 organów zarządzających ruchem na drogach, tylko 18 (36%) dokonywało analiz istniejącej organizacji ruchu, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności. Tak więc, aż 32 podmioty nie realizowały obowiązku określonego w § 9 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.

Analizy istniejącej organizacji ruchu nie były prowadzone, gdyż organy zarządzające ruchem, które nie dokonywały kontroli istniejącej organizacji ruchu<sup>64</sup>, nie posiadały danych niezbędnych dla ich przeprowadzenia. Ponadto, tylko ¼ ze skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem, dysponowała otrzymanymi od policji informacjami o wypadkach i wydarzeniach w ruchu drogowym, które miały miejsce na drogach objętych ich zarządem.

Marszałek Lubuski nie dysponował informacjami o wypadkach jakie miały miejsce na podległych mu drogach wojewódzkich. Komenda Wojewódzka Policji nie przekazywała też uwag odnośnie organizacji ruchu na tych drogach. Marszałek nie zapewnił sobie otrzymywania wspomnianych informacji, mimo iż takie informacje z Komendy Policji systematycznie otrzymywał podległy Marszałkowi Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Organy zarządzające ruchem, które dokonywały analiz istniejącej organizacji ruchu, wśród przyczyn wypadków i kolizji w ruchu drogowym nie wyodrębniały zdarzeń związanych z organizacją ruchu na drogach. Spośród wszystkich skontrolowanych przez NIK podmiotów, tylko jeden dysponował informacjami o wpływie istniejącej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo.

Wg ewidencji wydarzeń w ruchu drogowym, prowadzonej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, zarządzający w imieniu marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego ruchem na drogach wojewódzkich, w latach 2000-2002 przyczyny 3 kolizji wynikły z usterek związanych z organizacją tego ruchu.

Fakt przeprowadzania analiz istniejącej organizacji ruchu przez organy zarządzające ruchem na drogach, nie zawsze skutkowało podejmowaniem działań związanych z prawidłowym opracowaniem projektów organizacji ruchu.

---

<sup>64</sup> Patrz pkt 3.1.6. niniejszej informacji.

Np. Starosta Szydłowiecki w wyniku analizy organizacji ruchu dokonanej po okresowej kontroli dróg, podjął decyzję o zmianie organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg w miejscowości Zdzichów Działy. Jednakże, zmiana tej organizacji została dokonana bez sporządzenia i zatwierdzenia stosownego projektu organizacji ruchu.

W okresie objętym kontrolą, 29 organów zarządzających ruchem (58% z 50 skontrolowanych) podejmowało działania dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Starosta Inowrocławski wprowadził w 2000 r. zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg uznanym, w wyniku przeprowadzonej w tym roku analizie istniejącej organizacji ruchu, za najbardziej niebezpieczne.

Należy jednakże uwzględnić, że z powyższej liczby 29 organów zarządzających ruchem, które podjęły działania dla poprawy bezpieczeństwa ruchu, w 15 przypadkach (52%) zadania związane z zarządzaniem ruchem wykonywał zarząd dróg. W takiej sytuacji, ustalenie „autorstwa” działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu jest znacznie utrudnione.

Wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach przez inne jednostki, niż organy do tego zobowiązane przepisami prawa, sprzyjało nie podejmowaniu działań niezbędnych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu.

W Olsztynie, gdzie zadania Prezydenta Miasta w zakresie zarządzania ruchem na drogach wykonuje Miejski Zarząd Dróg, Mostów i Zieleni, do czasu kontroli NIK nie zostały podjęte działania dla usunięcia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu w 6 z 9 miejsc uznanych w okresie II kw. 2001 – I kw. 2002 za niebezpieczne przez działającą przy Prezydencie Komisję bezpieczeństwa.

Ustalono, że tylko 14 (28%) skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem na drogach współpracowało z radami bezpieczeństwa ruchu drogowego (tj. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – z Krajową Radą Bezpieczeństwa<sup>65</sup>, a pozostałe podmioty zarządzające ruchem na drogach z właściwymi radami wojewódzkimi<sup>66</sup>). Współpraca ta polegała na uczestnictwie przedstawicieli tych organów w posiedzeniach Rady i w skontrolowanych jednostkach nie zaowocowała zrealizowaniem konkretnych działań dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

---

<sup>65</sup> Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działa przy ministrze właściwym do spraw transportu jako organ pomocniczy Rady Ministrów i określa kierunki oraz koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego – art. 140b ust. 2 i art. 140c ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

<sup>66</sup> Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa ruchu drogowego działa przy wojewodzie jako wojewódzki zespół koordynacyjny, który określa i koordynuje kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego – art. 140g ust. 2 i art. 140h ust. 1 ustawy przywołanej w poprzednim przypisie.

Pozostałe skontrolowane podmioty nie współpracowały z Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, gdyż nie zostały do składu tych rad powołane, ani do takiej współpracy zaproszone<sup>67</sup>.

Wg informacji zawartej w złożonym kontrolerom NIK, przez kierownictwo Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku (realizujące w imieniu Prezydenta Płocka zadania organu zarządzającego ruchem) wyjaśnieniu „... organ zarządzający ruchem w Płocku nie współpracuje z Wojewódzka Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ponieważ nie otrzymał zaproszenia do współpracy”.

Podkreślić należy, że przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>68</sup> nie nakładają obowiązku powoływania w skład rad bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawicieli organów zarządzających ruchem na drogach oraz nie określają zasad współpracy rad z tymi organami.

Tylko w 10 podmiotach zarządzających ruchem na drogach ustalono fakt istniejącej współpracy z organami sprawującymi nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach. Nie stwierdzono przykładów istotnego wpływu tej współpracy na poprawę organizacji lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wszystkie skontrolowane organy zarządzające ruchem na drogach stale współpracowały z policją, chociaż w różnym zakresie. Jednostki policji przedstawiały uwagi i wnioski dotyczące bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego (po przeprowadzanych przez siebie objazdach dróg), przedstawiciele policji brali udział we wspólnych komisjach dokonujących kontroli stanu organizacji ruchu lub w komisjach rozpatrujących projekty organizacji ruchu. Zarządzający ruchem korzystali również z gromadzonych przez policję informacji statystycznych o wypadkach w ruchu drogowym.<sup>69</sup>

### **3.2. Ustalenia dotyczące organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach,**

tj.: Ministra Infrastruktury oraz wojewodów

#### **3.2.1. Działania legislacyjne ministra właściwego do spraw transportu**

Minister właściwy do spraw transportu, którym do 18 października 2001 r. był Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, a po tym terminie Minister Infrastruktury, do czasu zakończenia kontroli nie zrealizował obowiązku ustalonego w art. 7 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie wydał bowiem rozporządzenia, określającego szczegółowe

---

<sup>67</sup> Na podstawie przepisu art. 140i ustawy Prawo o ruchu drogowym.

<sup>68</sup> Art. 140b – 140l

<sup>69</sup> Zagadnienia współpracy z policją zostały omówione również w poszczególnych punktach niniejszej informacji.

warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach. Obowiązek ten nie został wykonany, mimo iż od ponad 3 lat, tj. od 2 lipca 1999 r., w którym to dniu utraciło moc<sup>70</sup> zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1994 r. w sprawie szczegółowych przepisów określających znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu<sup>71</sup>, nie istnieją prawne uregulowania w tym zakresie.

Tym samym, organom zarządzającym ruchem na drogach publicznych oraz sprawującym nadzór nad tym zarządzaniem nie zostały zapewnione określone prawem warunki, umożliwiające wykonywanie ich zadań, a organizacja ruchu na drogach publicznych jest realizowana na podstawie nie obowiązujących już przepisów.

Minister właściwy ds. transportu dopuścił do zaistnienia, przez okres ponad trzymiesięczny, luki prawnej w obowiązywaniu przepisów, regulujących szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach. Rozporządzenie regulujące te kwestie wydał w dniu 10 października 2000 r. (weszło ono w życie 3 listopada 2000 r.). Tymczasem, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>72</sup> utraciło moc dnia 1 lipca 2000 r.

Zaznaczyć trzeba, że w wyniku przeprowadzonej przez NIK w 1999 r. kontroli działalności organów zarządzających drogami na rzecz ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu na drogach, Izba w wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do b. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, wniosowała o usprawnienie działalności Ministerstwa w zakresie terminowego wykonywania upoważnień ustawowych do wydawania aktów wykonawczych.

W informacji z marca 2000 r., sporządzonej po zakończeniu wspomnianej kontroli, Izba wniosła o uzupełnienie rozporządzenia regulującego wspomniane wyżej kwestie o przepisy zobowiązujące organy zarządzające ruchem na drogach<sup>73</sup> do dokonywania okresowych kontroli i analiz bezpieczeństwa tego ruchu.

Wniosek NIK został uwzględniony. Aktualnie obowiązujące, powołane wyżej rozporządzenie z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, zawiera bowiem rozwiązania regulujące dokonywanie analiz i okresowych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Izba uznała również za zasadne, wskazanie terminu opracowania i wdrożenia projektów organizacji ruchu na drogach, dla których takich projektów nie sporządzono. W trakcie kontroli w 1999 r. ustalono bowiem, że 32% skontrolowanych zarządów dróg nie

---

<sup>70</sup> Stosownie do przepisu art. 151 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym.

<sup>71</sup> M.P. Nr 16, poz. 120 ze zm.

<sup>72</sup> Dz. U. Nr 66, poz. 748

<sup>73</sup> Wg obowiązującego wówczas stanu prawnego organami zarządzającymi ruchem na drogach byli wojewodowie i Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

posiadało w ogóle projektów organizacji ruchu, a dalsze 60% dysponowało jedynie projektami dla niektórych dróg. Minister właściwy do spraw transportu nie określił jednak takiego terminu w czasie przeznaczonym na realizację wniosku. Obecnie, w związku ze zmianami w Prawie o ruchu drogowym, minister utracił możliwość określenia terminu na uzupełnienie brakujących projektów organizacji ruchu, gdyż zadania związane z organizacją ruchu drogowego zostały powierzone organom samorządu terytorialnego.

Ponadto, w trakcie kontroli ustalono, że w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, w związku z pracami nad projektem rozporządzenia określającego szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunki ich umieszczania na drogach, wydatkowano w latach 2000-2001 z budżetu państwa 108 tys. zł, tytułem wynagrodzenia dla Centrum Rozwoju Eksploatacji Transportu EXPLOTRANS S.A., z naruszeniem, przy wyborze usługodawcy, przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych<sup>74</sup>. Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego (które odbyło się w październiku 1999 r.), mające na celu wyłonienie dostawcy usługi polegającej na opracowaniu, w dwóch etapach, tj. w terminie do 27 grudnia 1999 r. i 31 stycznia 2000 r., trzech instrukcji: o znakach drogowych poziomych i pionowych oraz o drogowej sygnalizacji świetlnej, przeprowadzone zostało bowiem w trybie zapytania o cenę, mimo iż przedmiot umowy, obejmujący specjalistyczne zagadnienia, nie stanowił usługi powszechnie dostępnej, o której mowa w art. 68 ust. 1 powołanej ustawy o zamówieniach publicznych.

W wyniku kolejnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (przeprowadzonego w lipcu 2000 r.), Ministerstwo zawarło w dniu 9 sierpnia 2000 r., kolejną umowę ze wskazaną wyżej firmą, której przedmiotem było opracowanie, w dwóch etapach, tj. do 10 września i 15 listopada 2000 r., instrukcji stanowiących załączniki do projektowanego rozporządzenia – o znakach drogowych poziomych i pionowych, sygnalizacji świetlnej i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu. W postępowaniu tym przyjęto również tryb zapytania o cenę, mimo że przedmiot umowy, obejmujący specjalistyczne zagadnienia, nie stanowił powszechnie dostępnej usługi, w rozumieniu art. 68 ust. 1 ustawy o zamówieniach publicznych. Zaznaczyć ponadto należy, iż imienne upoważnienie do podpisania umowy, o której mowa wyżej, udzielone przez ówczesnego Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Zastępcy Dyrektora Departamentu Transportu Samochodowego i Głównej Księgowej posiada datę 7 września 2000 r., co oznacza, że zostało udzielone po upływie miesiąca, licząc od dnia jej faktycznego podpisania.

Zdaniem NIK, wybór dostawcy wspomnianej usługi dokonany na podstawie art. 68 ust. 1 ustawy o zamówieniach publicznych stanowił naruszenie ustawowego trybu postępowania przy udzielaniu zamówienia publicznego.

---

<sup>74</sup> j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 72, poz. 664 ze zm.

### **3.2.2. Sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych**

Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach nie był rzetelnie sprawowany. Spośród skontrolowanych 14 organów (minister właściwy ds. transportu i wojewodowie) nadzorujących zarządzanie ruchem na drogach, tylko 1 (Wojewoda Podlaski) rzetelnie dokonywał okresowych ocen organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego oraz zgodności z obowiązującymi przepisami, mimo iż dokonywanie wspomnianych ocen stanowi jedyny obowiązek, nałożony na organy nadzorujące zarządzanie ruchem przepisami § 10 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Ustalono, że 8 wojewodów takich ocen nie przeprowadzało w ogóle, 3 wojewodów dokonywało ich sporadycznie lub tylko w odniesieniu do niektórych z objętych nadzorem dróg, w 1 województwie ocenę taką przeprowadzał inny podmiot, niż organ zobowiązany do sprawowania nadzoru.

Mimo iż nowelizacja Prawa o ruchu drogowym nałożyła z dniem 23 lutego 2000 r. na wojewodów obowiązek wykonywania zadań organu nadzorującego zarządzanie ruchem na drogach, to Wojewoda Wielkopolski ich wykonywanie rozpoczął z ponad 18 miesięcznym opóźnieniem, gdyż zadania te zostały uwzględnione w regulaminie organizacyjnym Urzędu Wojewódzkiego dopiero od dnia 11 września 2001 r.

Spośród 5 skontrolowanych organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem, które dokonywały oceny organizacji ruchu, wojewodowie Podlaski, Podkarpacki i Pomorski poprzedzali te oceny przeprowadzaniem kontroli u podmiotów zarządzających ruchem. Wyniki tych kontroli wskazywały na to, że starostowie powiatów, realizując zadania organów zarządzających ruchem na drogach, nagminnie nie stosowali przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.

Wojewoda Podlaski skontrolował w latach 2000 – 2002 (I półrocze) działalność 11 z 17 organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. W trakcie tych kontroli stwierdzono, w różnym zakresie i skali, przypadki niewłaściwego oznakowania dróg i rozmieszczenia urządzeń drogowych, błędy w dokumentacji i projektach stałej bądź czasowej organizacji ruchu oraz uchybienia w załatwianiu wniosków dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Wojewoda Pomorski w okresie od stycznia 2001 r. do stycznia 2002 r. przeprowadził 9 kontroli, które wykazały, że nie stosowano przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r.

Natomiast oceny dokonane przez innych dwóch wojewodów (spośród tych, którzy dokonywali tych ocen) zostały oparte jedynie na informacjach przekazywanych przez

komendy policji i/lub organy zarządzające ruchem. Oceny te również wskazywały na to, że organy zarządzające ruchem nieprawidłowo realizują swe zadania.

Wojewoda Lubelski w dokonanej ocenie organizacji ruchu na objętych nadzorem drogach wskazał, że brak projektów stałej organizacji ruchu obejmujących sieci dróg powiatowych i gminnych oraz brak danych o wypadkach, uniemożliwia zarządzającym ruchem przeprowadzenie wymaganej przepisami analizy istniejącej organizacji ruchu. Ponadto, zwrócił uwagę, że pełnienie przez zarządy dróg dodatkowo funkcji zarządzającego ruchem powoduje konflikt interesów, a zatrudnianie na stanowiskach ds. zarządzania ruchem pracowników nie przygotowanych zawodowo w tym zakresie nie wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Wojewoda Mazowiecki stwierdził, że organy zarządzające ruchem nie prowadzą analizy istniejącej organizacji ruchu. Nie podejmują takich działań mimo wskazania w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Mazowieckim (GAMBIT Mazowiecki), „że obecnie na Mazowszu wypadki drogowe są ważnym i chyba niedocenianym problemem społecznym i ekonomicznym, brakuje natomiast pomysłu, jak ten problem rozwiązać”.

Sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem przez pozostałych wojewodów ograniczało się do rozpatrywania pojedynczych wniosków i skarg związanych z ruchem drogowym, zgłaszanych przez osoby fizyczne i prawne. Najczęściej przekazywano je do załatwienia według kompetencji przez właściwe organy zarządzające ruchem. Nieliczne interwencje sprowadzały się do wskazania organowi zarządzającemu ruchem, lub z jego pominięciem bezpośrednio zarządowi drogi, uszkodzeń znaków drogowych.

Minister właściwy do spraw transportu wykazał zbyt małą aktywność w sprawowaniu funkcji organu nadzorującego zarządzanie ruchem na drogach krajowych. Nadzór ten sprowadzał się bowiem do oceny problemów zgłaszanych przez inne organy lub służby administracji publicznej oraz skarg od osób prawnych i fizycznych. Sporządzane przez Ministra oceny organizacji ruchu opierały się na informacjach otrzymywanych od organów zarządzających ruchem, przekazywanych z ich inicjatywy i w miarę możliwości organizacyjnych tych podmiotów. Ponadto, dokonywanie ocen organizacji ruchu na drogach krajowych następowało także na podstawie otrzymywanych informacji z zewnętrznych źródeł (skargi, analiza statystyk wypadków drogowych, interwencje organizacji społecznych lub środków masowego przekazu).

Tylko w 1 przypadku, w okresie objętym kontrolą, organ nadzorujący ruchem wykorzystał uprawnienia określone w art. 10 ust. 10 Prawa o ruchu drogowym i nakazał zmianę istniejącej organizacji ruchu.

Wojewoda Łódzki w marcu 2001 r. wydał decyzję nakazującą Staroście Kutnowskiemu dokonanie zmiany organizacji ruchu na jednej z ulic w Kutnie.

Organy nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach nie wypełniały swych zadań gdyż nie stworzyły do tego stosownych warunków.

W Ministerstwie Infrastruktury prowadzenie spraw związanych ze sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych stanowiło jedno z 10 zadań jednoosobowego Stanowiska ds. Zarządzania Ruchem Drogowym w Departamencie Transportu Drogowego (poprzednio Departamencie Transportu Samochodowego). Również w urzędach wojewódzkich prowadzenie spraw związanych ze sprawowaniem przez Wojewodę nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych stanowiło tylko jedno wśród wielu zadań pracownika, któremu wykonywanie tych zadań powierzono.

### **III. OPIS POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI**

#### **1. Postępowanie kontrolne**

W trakcie kontroli wykonywania zadań w zakresie organizacji ruchu na drogach przez Marszałka Województwa Mazowieckiego – na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK – poinformowano Marszałka o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego, w związku ze stwierdzonym w trakcie oględzin brakiem znaków drogowych, oznaczających niebezpieczne zakręty i skrzyżowania dróg. Marszałek spowodował uzupełnienie w trybie pilnym brakujących znaków.

W związku z kontrolą – na podstawie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK – zasięgnięto informacji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat form sprawowania przez Ministra Infrastruktury nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych. Ponadto, na podstawie powyższego przepisu, zasięgnięto informacji w 47 jednostkach organizacyjnych policji, odnośnie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na drogach znajdujących się w obszarze działania kontrolowanych organów zarządzających ruchem oraz o sposobie reakcji organu zarządzającego ruchem na wnioski policji w sprawie przedsięwzięć ukierunkowanych na poprawę tego bezpieczeństwa.

## **2. Podpisanie protokołów kontroli**

Wszystkie skontrolowane organy zarządzające ruchem na drogach lub sprawujące nadzór nad zarządzaniem tym ruchem nie skorzystały z przysługującego im<sup>75</sup> prawa zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokółach kontroli.

U 9 skontrolowanych podmiotów zarządzających ruchem lub nadzorujących to zarządzanie, na wniosek kontrolerów i po podpisaniu protokołów, zorganizowano narady pokontrolne,<sup>76</sup> w celu omówienia stwierdzonych nieprawidłowości i propozycji wniosków usprawniających.

## **3. Postępowanie pokontrolne i wykonanie wniosków**

**3.1.** Do wszystkich skontrolowanych organów zarządzających ruchem lub nadzorujących to zarządzanie skierowano ogółem 63 wystąpienia pokontrolne, zawierających oceny oraz uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.<sup>77</sup>

- Wnioski pokontrolne skierowane do Ministra Infrastruktury dotyczyły:
  - niezwłocznego zrealizowanie upoważnienia do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunków ich umieszczania na drogach,
  - podjęcia działań organizacyjnych, mających na celu wyeliminowanie opóźnień w wydawaniu aktów wykonawczych,
  - podejmowania z własnej inicjatywy bardziej intensywnych działań w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych,
  - podjęcia niezbędnych decyzji organizacyjnych, zapewniających przestrzeganie przepisów ustawy o zamówieniach publicznych przez pracowników, którym powierzono prowadzenie postępowań w sprawach o zamówienia publiczne.
- Do wojewodów, nadzorujących zarządzanie ruchem na drogach, wnioskowano o podjęcie działań organizacyjnych, zapewniających wykonywanie w pełni obowiązków organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach

---

<sup>75</sup> Por. art. 55 ust. 1 i art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 85, poz. 937 ze zm.).

<sup>76</sup> Tamże - art. 58 ust. 1.

<sup>77</sup> Tamże – art. 60 ust. 1 i 2.

wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w szczególności przez dokonywanie ocen organizacji ruchu – na podstawie przeprowadzanych w tym zakresie kontroli.

- Wnioski skierowane do organów zarządzających ruchem na drogach, tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, marszałków województw, starostów powiatów oraz prezydentów miast na prawach powiatów, dotyczyły:
  - usunięcia ujawnionych w trakcie kontroli NIK braków w zakresie istniejącej organizacji ruchu na drogach im podległych;
  - sporządzenia projektów organizacji ruchu dla dróg takich projektów nie posiadających i prowadzenia organizacji ruchu tylko w oparciu o zatwierdzone projekty organizacji ruchu;
  - usunięcia nieprawidłowości w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu;
  - systematycznego i terminowego przeprowadzania zarówno kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów organizacji ruchu, jak i kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach im podległych;
  - systematycznego przeprowadzania analiz organizacji ruchu, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności – w oparciu o wyniki przeprowadzonych kontroli oraz informacje pozyskiwane od policji i zarządów dróg;
  - usunięcia nieprawidłowości w prowadzonej ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

**3.2.** Z ogólnej liczby 241 wniosków przedstawionych w wystąpieniach pokontrolnych, zrealizowano 176, a 59 wniosków znajduje się w trakcie realizacji<sup>78</sup>.

Z treści odpowiedzi skontrolowanych jednostek na wystąpienia NIK wynika, że wojewodowie podjęli działania dla zapewnienia pełnej realizacji zadań związanych z nadzorem nad zarządzaniem ruchem na drogach. W szczególności dokonali aktualizacji zakresów obowiązków pracowników wykonujących zadania związane ze sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem oraz ujęli w planach kontroli urzędu wojewódzkiego na 2003 r. zagadnienia związane z oceną organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego i zgodności z obowiązującymi przepisami.

---

<sup>78</sup> Stan na dzień 21 stycznia 2003 r.

Organy zarządzające ruchem powiadomiły o usunięciu stwierdzonych braków w oznakowaniu dróg, w dokumentacji wchodzącej w skład projektów organizacji ruchu oraz w ewidencji tych projektów. Powiadomiły też o podjęciu długofalowych działań dla sporządzenia projektów organizacji ruchu dla dróg, na których istniejąca organizacja ruchu nie była oparta na tych projektach.

**3.3.** W związku ze stwierdzonymi w Ministerstwie Infrastruktury nieprawidłowościami w trakcie postępowania o zamówienie publiczne<sup>79</sup> NIK skierowała do właściwego rzecznika dyscypliny finansów publicznych zawiadomienie o ujawnionym naruszeniu dyscypliny finansów publicznych opisanym w art. 138 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 26 listopada 1998 o finansach publicznych<sup>80</sup>.

Dyrektor  
Departamentu Komunikacji  
i Systemów Transportowych

z up. Andrzej Witkowski  
Wicedyrektor

Zatwierdzam:

WICEPREZES

NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

Krzysztof Szwedowski

Warszawa, dnia 4 lutego 2002 r.

---

<sup>79</sup> Patrz pkt 3.2.1. części II niniejszej informacji.

<sup>80</sup> Dz.U. Nr 155, poz. 1014 ze zm.

**Wykaz skontrolowanych organów zarządzających ruchem na drogach publicznych i nadzorujących to zarządzanie**

**I. Organy zarządzające ruchem**

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
2. Marszałek Małopolski
3. Marszałek Podkarpacki
4. Marszałek Podlaski
5. Marszałek Województwa Dolnośląskiego
6. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
7. Marszałek Województwa Lubelskiego
8. Marszałek Województwa Lubuskiego
9. Marszałek Województwa Łódzkiego
10. Marszałek Województwa Mazowieckiego
11. Marszałek Województwa Opolskiego
12. Marszałek Województwa Pomorskiego
13. Marszałek Województwa Śląskiego
14. Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego
15. Marszałek Województwa Wielkopolskiego
16. Prezydent Białegostoku
17. Prezydent Bytomia
18. Prezydent Olsztyna
19. Prezydent Opola
20. Prezydent Piotrkowa Tryb.
21. Prezydent Płocka
22. Prezydent Warszawy
23. Prezydent Włocławka
24. Starosta Gostyniński
25. Starosta Inowrocławski
26. Starosta Kamienno-Górski
27. Starosta Kędzierzyńsko-Kozielski
28. Starosta Lwówecki
29. Starosta Malborski
30. Starosta Mielecki
31. Starosta Mikołowski
32. Starosta Nidzicki
33. Starosta Nyski
34. Starosta Obornicki
35. Starosta Przemyski
36. Starosta Puławski
37. Starosta Sejneński
38. Starosta Sieradzki
39. Starosta Skierniewicki
40. Starosta Strzelecko-Drezdenecki

41. Starosta Strzyżowski
42. Starosta Szamotulski
43. Starosta Szydłowiecki
44. Starosta Świdnicki
45. Starosta Świebodziński
46. Starosta Tczewski
47. Starosta Włodawski
48. Starosta Wolsztyński
49. Starosta Zambrowski
50. Starosta Żagański

## **II. Organy nadzorujące zarządzanie**

1. Minister Infrastruktury
2. Wojewoda Dolnośląski
3. Wojewoda Kujawsko-Pomorski
4. Wojewoda Lubelski
5. Wojewoda Lubuski
6. Wojewoda Łódzki
7. Wojewoda Mazowiecki
8. Wojewoda Opolski
9. Wojewoda Podkarpacki
10. Wojewoda Podlaski
11. Wojewoda Pomorski
12. Wojewoda Śląski
13. Wojewoda Warmińsko-Mazurski
14. Wojewoda Wielkopolski