

**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**

---

**DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH**

Nr ewid.: 5/2011/P/10/061/KKT

**Informacja**  
**o wynikach kontroli bezpieczeństwa**  
**ruchu drogowego w Polsce**  
**(synteza ustaleń i wnioski)**



**Warszawa**

**marzec**

**2011 r.**



*Wyniki kontroli przeprowadzonych przez NIK w latach 2000 – 2010, obejmujących m.in. zagadnienia dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazały, że w okresie tym utrzymywał się w Polsce wysoki poziom zagrożenia wypadkami na polskich drogach. Według danych GUS oraz CARE (baza danych o wypadkach drogowych w UE), Polska jest krajem o najwyższym wskaźniku liczby ofiar śmiertelnych na tle innych krajów UE (w 2008 r. w Polsce zginęło na drogach 5.437 osób, we Włoszech – 4.731 - drugie miejsce w tej statystyce). Wypadki drogowe w naszym kraju są poważnym zjawiskiem społeczno-ekonomicznym. Około 94% wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych było właśnie następstwem zdarzeń zaistniałych podczas przewozów drogowych. Wypadki drogowe były też najczęstszą przyczyną śmierci młodych ludzi do 25 roku życia. Mimo tak dramatycznej sytuacji, do niedawna nie przykładano odpowiedniej wagi do działań skutecznie przeciwdziałających istniejącym zagrożeniom.*

*Bezpieczeństwo ruchu drogowego było - na wniosek Kolegium Najwyższej Izby Kontroli - tematem debaty sejmowej przeprowadzonej w 2006 roku. W wyniku tej debaty, na posiedzeniu w dniu 24 lutego 2006 r. Sejm RP przyjął uchwałę w sprawie funkcjonowania transportu lądowego w Polsce (M.P. Nr 15, poz. 193). W punkcie 6 tej Uchwały Sejm RP zwrócił uwagę, że priorytetowym obowiązkiem Rządu RP oraz instytucji państwowych i samorządowych, odpowiedzialnych za funkcjonowanie transportu, jest podjęcie niezbędnych działań prawnych, organizacyjnych i regulacyjnych, które w możliwie krótkim czasie skutkować będą poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego. Po upływie ponad czterech lat okazało się, że podejmowane w tym zakresie działania były niewystarczające, o czym świadczy utrzymujące się nadal wysokie ryzyko zarówno wypadkowości, jak i ciężkości wypadków.*

*Mając na uwadze powyższą sytuację, Najwyższa Izba Kontroli podjęła inicjatywę podsumowania wyników kontroli, przeprowadzonych w latach 2000 – 2010, aby wskazać właściwym organom administracji publicznej (tj. odpowiedzialnym za wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego), na wciąż występujące bariery, które utrudniają istotną poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.*

**Prezes  
Najwyższej Izby Kontroli**

*Jacek Jeziarski*

# 1. Poziom bezpieczeństwa na drogach

Wyniki kontroli NIK obejmujących tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, przeprowadzonych w latach 2000 – 2010, dały podstawę do negatywnej oceny dotychczasowej działalności organów administracji publicznej, odpowiedzialnych za wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej **brd**). Ocenę taką uzasadniają przede wszystkim skutki, jakie dla społeczeństwa i gospodarki narodowej wynikają z wysokiego i trudnego do zaakceptowania poziomu zagrożenia wypadkami komunikacyjnymi na polskich drogach.

Według danych GUS, w latach 2000 - 2009 zdarzyło się w Polsce 504.598 wypadków drogowych, w których zginęło 55.286 osób (ok. 14% ogólnej liczby zabitych w wypadkach drogowych w całej zjednoczonej Europie), a 637.572 osób zostało rannych<sup>1</sup>. Dziennie w wypadkach ginęło średnio 15 osób, a 175 - zostawało rannych. Szacunkowe straty materialne z tytułu tych wypadków stanowiły w każdym roku ok. 2,5% wytworzonego PKB. Istnieje poważne ryzyko niewykonania przez Polskę (do 2013 r.) zobowiązania do 50% redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, przyjętego w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005, który sporządzono w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej.

W świetle wyników kontroli, niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostawał w związku: ze złym stanem technicznym infrastruktury drogowej; z nieskutecznym systemem szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców; z wadliwym systemem podnoszenia kwalifikacji osób wykonujących przewozy drogowe; z niedostatecznym stanem technicznym pojazdów; z wadliwą organizacją ruchu drogowego, a także z nieprawidłowym przewozem materiałów niebezpiecznych oraz niewłaściwym zarządzaniem drogami na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi. Niewystarczający poziom bezpieczeństwa drogowego stwierdzono nawet na niektórych odcinkach autostrad.

<sup>1</sup> Zamieszczone w treści niniejszego opracowania dane statystyczne pochodzą ze źródeł zewnętrznych (m.in. GUS, KG Policji, GDDKiA), natomiast oceny, uwagi i wnioski oparte są na wynikach kontroli, przeprowadzonych w latach 2000 – 2010.

## Przyczyny złego stanu bezpieczeństwa drogowego w świetle wyników kontroli



## 2. Zagrożenia dla brd

Ustalenia kontroli NIK wskazują – bezpośrednio lub pośrednio – na wciąż nierozwiązane problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. Problemy te dotyczą w szczególności:

- 1) Utrzymywania się względnie wysokiego poziomu zagrożenia wypadkami drogowymi, mimo spadku w ostatnich latach zarówno liczby tych wypadków, jak i ofiar śmiertelnych.** W ponad 44 tys. wypadków na polskich drogach w 2009 r. zginęły 4.572 osoby, najwięcej wśród państw UE. Przeciętna liczba śmiertelnych ofiar wypadków na 100 tys. mieszkańców wyniosła w Polsce 14 (w UE – 11), a w 100 wypadkach ginęło średnio 11 osób (w UE – 5 osób). Należy przy tym nadmienić, że szacunkowy koszt ofiary śmiertelnej wynosił w 2009 r. ok. 1,5 mln zł.
- 2) Dużego i corocznie zwiększającego się obciążenia gospodarki narodowej skutkami wypadków.** Straty materialne, jakie ponosiło społeczeństwo z tytułu wypadków drogowych przewyższały wielkość wydatków z budżetu państwa na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną. Szacunkowe straty z tytułu wypadków drogowych wzrosły z ok. 17 mld zł w 2000 r. do ok. 30 mld zł w 2009 r.
- 3) Niedostatecznego tempa oraz braku stabilnych rozwiązań systemowych sprzyjających budowie dróg wysokiej klasy, tj. autostrad i dróg ekspresowych.**

W konsekwencji udział takich dróg w całej sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni wyniósł na koniec 2009 r. zaledwie ok. 0,5%.

- 4) **Braku racjonalnego systemu opłat z tytułu korzystania z autostrad przez użytkowników samochodów ciężarowych.** Stan ten powoduje wzrost natężenia ruchu na drogach niższych klas (alternatywnych), a w rezultacie obniżenie poziomu bezpieczeństwa na tych drogach.
- 5) **Ryzyka niewykonania do 2013 r. zobowiązania do 50% redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.** Zobowiązanie to zostało przyjęte przez Polskę w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005 w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej.
- 6) **Braku stabilnego finansowania inwestycji sprzyjających poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Finansowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w znacznym stopniu oparte jest na pomocy instytucji międzynarodowych, w tym dotyczących rozwoju transportu intermodalnego (kombinowanego).
- 7) **Trudności w zorganizowaniu sprawnie funkcjonującego systemu ratownictwa na drogach.** Dotyczy to zwłaszcza sieci centrów powiadamiania ratunkowego.
- 8) **Instytucjonalnego rozproszenia działań wykonywanych na rzecz brd.** Działania w tym zakresie bezpośrednio podejmowane są przez 3 ministerstwa, tj. Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Zdrowia oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Policję, Straż Pożarną, a także inne podmioty i organizacje społeczne, np.: Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Transportu Samochodowego, Polski Związek Motorowy.

Stwierdzony w toku kontroli NIK brak skutecznych działań administracji publicznej w rozwiązywaniu wyżej wymienionych problemów, wynikał również z przyczyn o charakterze ogólnym, a zwłaszcza z:

- niekonsekwentnego wdrażania programów sprzyjających poprawie sytuacji w ruchu drogowym oraz braku należytego wsparcia finansowego inwestycji w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Sytuacja w Polsce jest przykładem, że same programy działania nie wystarczą do poprawy bezpieczeństwa ruchu

drogowego, konieczne jest jeszcze ich konsekwentne wdrożenie;

- braku ciągłości polityki transportowej państwa, a także małej sprawności organizacyjnej administracji publicznej w procesie realizacji tej polityki. Stan ten jest wynikiem odstępowania przez kolejne rządy od polityki transportowej swoich poprzedników, w tym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- niewystarczającego (zwłaszcza w latach 2000 – 2004) finansowania ze środków publicznych zadań dotyczących budowy nowych dróg. Nakłady na inwestycje drogowe powinny stanowić (według standardów UE) od 1 do 1,5% PKB. Tymczasem w Polsce były one znacznie mniejsze i do 2004 r. nie przekraczały 0,4% PKB. Po tym roku nakłady o charakterze inwestycyjnym na budowę dróg systematycznie się zwiększały i w 2009 r. stanowiły prawie 0,8% PKB;
- braku tzw. zintegrowanego systemu bezpieczeństwa w transporcie. Wypadki drogowe, mimo że dominują w ogólnej liczbie wypadków komunikacyjnych (99% wszystkich wypadków i 94% ofiar śmiertelnych w transporcie), jako jedyne nie są przedmiotem dochodzenia ich przyczyn przez niezależne komisje badania przyczyn wypadków, tak jak to ma miejsce w transporcie lotniczym, kolejowym czy morskim. Działania zmierzające do uzyskania wiedzy o okolicznościach wypadków są rozproszone pomiędzy różnymi instytucjami. Bazy danych o wypadkach prowadzą w szczególności: KG Policji, KG Państwowej Straży Pożarnej, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, przedsiębiorstwa przewozowe, firmy ubezpieczeniowe. Do wymienionych podmiotów należy dodać liczne instytucje i organizacje wspierające, jak np.: uczelnie, ośrodki naukowo-badawcze, urzędy miast i gmin, samorządy lokalne, a także straż miejską i lokalne zarządy transportu. Prowadzenie przez wymienione podmioty uporządkowanych działań wymaga opracowania metod badań oraz właściwych dla nich regulacji prawnych.

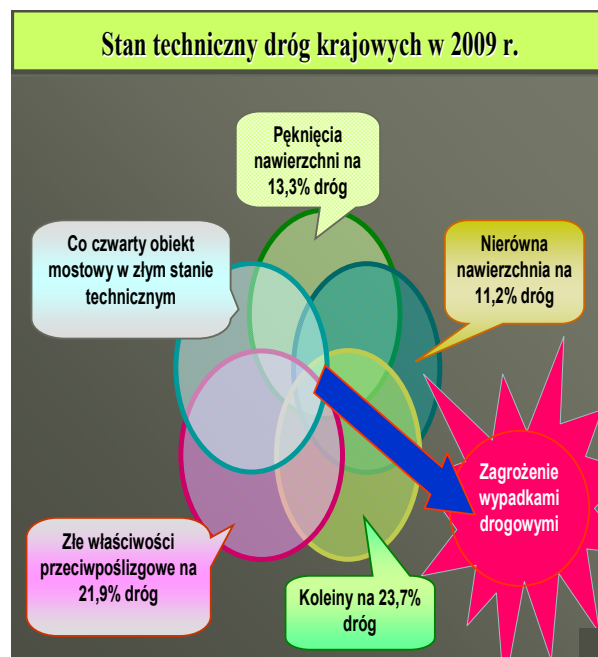
### 3. Przyczyny zagrożeń bezpieczeństwa na drogach

#### 3.1. Stan techniczny infrastruktury drogowej

Zły stan techniczny sieci drogowej był jedną z podstawowych przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Ocenę tę potwierdzają wyniki wszystkich kontroli dotyczących tego zagadnienia, przeprowadzonych w ostatnich 10 latach. Z ich ustaleń wynika, że polskie drogi należą do jednych z najgorszych w Europie zarówno pod względem gęstości, struktury, jak i parametrów technicznych. Gęstość dróg w Polsce jest o ok. 40% mniejsza od przeciętnej w krajach UE. Udział autostrad (849 km) w ogólnej długości dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosił w 2009 r. ok. 0,31% i był kilkakrotnie mniejszy niż w krajach UE. Jeszcze niższy w strukturze dróg publicznych był udział dróg ekspresowych (521 km na koniec 2009 r.). Należy przy tym nadmienić, że praktyczne znaczenie dróg ekspresowych dla transportu jest w Polsce minimalne, ponieważ drogi te nie tworzą zwartych ciągów komunikacyjnych, ponieważ są rozrzucone po całym kraju i składają się z odcinków zlokalizowanych w ciągu 8 dróg krajowych.

Niezależnie od powyższych czynników, uwagę zwraca fakt niedostosowania nawierzchni sieci dróg do przenoszenia nacisków 11,5 ton/oś, tj. spełniania standardów UE. Ma to negatywny wpływ na poziom **brd**, ponieważ przeciążone i ponadgabarytowe pojazdy powodują powstawanie kolein o głębokości kilku centymetrów. W krajach UE takie drogi – z powodu grożącego niebezpieczeństwa dla użytkowników - wyłączane są z użytkowania. Stosowanie tego rodzaju kryteriów w Polsce, spowodowałoby jednak zamknięcie dla ruchu znacznej części dróg. Dlatego też w Polsce klasyfikuje się takie drogi, jako znajdujące się w złym stanie technicznym i stawia znaki ograniczające prędkość.

Wymogów UE nie spełnia również stan techniczny nawierzchni dróg krajowych, mających szczególne znaczenie dla bezpiecznej komunikacji. Na drogi krajowe, mimo że stanowią one 7% ogólnej długości dróg publicznych o twardej nawierzchni, przypadało ok. 40% wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków.



Niezadawalający stan dróg publicznych był w dużej mierze skutkiem nierzetelnego wywiązywania się organów administracji drogowej z ciążących na nich ustawowych obowiązków w zakresie utrzymania, remontów, budowy i ochrony dróg. W toku przeprowadzanych kontroli stwierdzano m.in., że większość zarządów dróg:

- nie prowadziła w ogóle ewidencji dróg będących w ich zarządzie, bądź dysponowała niepełną ewidencją;
- nie dokonywała corocznych przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowych i obiektów mostowych;
- nie opracowywała projektów planów rozwoju sieci drogowej;
- podejmowała realizację zadań inwestycyjnych bez właściwego ich przygotowania, w tym także pod względem zapewnienia środków na ich finansowanie (np. bez posiadania prawa własności do terenu, bądź kompletu pozwoleń na budowę, braku określenia rzeczowego zakresu inwestycji lub nieprawidłowego udzielania zamówień publicznych na wykonanie robót drogowych);
- nie przeprowadzała kontroli jakości wykonywanych robót drogowych.

W niepokojąco złym stanie technicznym były obiekty mostowe, wbudowane w ciągach dróg. Co czwarty skontrolowany obiekt mostowy, eksploatowany dłużej niż 5 lat, znajdował się w złym stanie technicznym, a przez to ograniczał sprawność ruchu drogowego oraz stwarzał

niebezpieczeństwo dla jego uczestników. Na skutek nieodwracalnych uszkodzeń, ok. 3% zbadanych mostów, wiaduktów i kładek dla pieszych było w stanie przedawaryjnym<sup>2</sup>.

### 3.2. System szkolenia i egzaminowania kierowców oraz podnoszenie ich kwalifikacji zawodowych

Ustalenia kontroli przeprowadzonych przez NIK<sup>3</sup> wskazują, że nadal nierozwiązanym problemem pozostającym w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest mało skuteczny sposób szkolenia kandydatów na kierowców. Szkolenie i egzaminowanie (mimo wprowadzanych zmian w systemie) wciąż nie przygotowuje kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Nadal osoby o krótkim stażu (wkrótce po zdaniu egzaminu) powodują ok. 30 % wypadków. Wyniki kontroli wskazują, że najslabiej funkcjonującym ogniwem w procesie nadawania uprawnień do kierowania pojazdami były ośrodki nauki jazdy. Często wydawano zaświadczenia o ukończeniu kursu, mimo niepełnego zrealizowania programu szkolenia. Nierzetelnie sprawdzano testy. Nienależycie zabezpieczano protokoły egzaminacyjne przed zniszczeniem lub podrobieniem, a także niewłaściwie prowadzona była ewidencja osób zakwalifikowanych do egzaminu.



Zatrudniano wykładowców i instruktorów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia i wymaganych uprawnień, a egzaminatorzy jednocześnie prowadzili szkolenie kandydatów na kierowców. Odnotowano też przypadki zatrudniania w charakterze egzaminatorów osób ukaranych za rażące naruszenie przepisów ruchu drogowego, bądź osób podejrzanych o przyjęcie korzyści materialnej za umożliwienie zdania egzaminu.

Starostowie nierzetelnie sprawowali nadzór nad działalnością ośrodków szkolenia kierowców. Przede wszystkim nie przeprowadzano kontroli prawidłowości szkolenia. Udzielano też zezwolenia na działalność nie sprawdzając prawdziwości danych zamieszczonych we wnioskach o uruchomienie ośrodków.

Nie zostały utworzone warunki do podniesienia umiejętności kierowców wykonujących przewóz drogowy (zwłaszcza zachowania się w warunkach ekstremalnych na drogach), poprzez wprowadzenie tzw. kwalifikacji wstępnej oraz szkolenia okresowego. Odpowiedzialność za ten stan ponosili Minister Infrastruktury oraz wojewodowie. Nie zostały przygotowane terminowo (tj. do dnia 10 września 2006 r.) regulacje określające ramy prawne tego systemu. Proces ten zakończony został dopiero 14 lipca 2008 r. Wydane przepisy nie zostały jednak wdrożone do praktyki, zarówno w zakresie szkoleń okresowych, jak i kwalifikacji wstępnej oraz przygotowania kadry instruktorów techniki jazdy. Dotyczyło to zwłaszcza spraw związanych z egzaminowaniem kierowców i kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz opracowywaniem pytań egzaminacyjnych dla kandydatów na instruktorów.

<sup>2</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990 – 2004. NIK, Warszawa listopad 2005, Nr ewid.161/2005/P/05/067/KKT.

<sup>3</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania systemów szkolenia i egzaminowania kierowców, wydawania praw jazdy i dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. NIK, Warszawa maj 1997, Nr ewid. 55/97 P96062/DTL., Informacja o wynikach kontroli prawidłowości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania praw jazdy. NIK, Warszawa grudzień 2001, Nr ewid. 192/2001/P/01/122/KKT oraz wyniki kontroli Nr P/10/061 Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce.

Wojewodowie nie sprawowali również, wymaganego przepisami, nadzoru nad zarejestrowanymi ośrodkami szkolenia i ośrodkami doskonalenia techniki jazdy. W rezultacie funkcjonowały ośrodki, które nie spełniały wszystkich wymaganych prawem warunków. Skutkiem tych nieprawidłowości było wykonywanie przewozów przez osoby nieposiadające wymaganych uprawnień. Bez kwalifikacji wstępnej przewozy osób wykonywało około 10% kierowców, zaś przewozy rzeczy ponad 17%.

### 3.3. Stan techniczny pojazdów

Ustalenia kontroli NIK<sup>4</sup> wskazują, że poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego obniżony był w wyniku nienależytego wykonywania obowiązków przez stacje kontroli pojazdów oraz nienależytego nadzoru nad stacjami przez starostów. Stwierdzono bowiem, że dopuszczane były do ruchu pojazdy znajdujące się w złym stanie technicznym. Część stacji dopuszczała do ruchu pojazdy, bez przeprowadzania kompletnych badań technicznych, a nawet takie których w ogóle nie badano. Tym samym po drogach publicznych poruszały się pojazdy, których stan techniczny zagrażał bezpieczeństwu ruchu.



<sup>4</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990 - 2004. NIK Warszawa listopad 2005r. Nr ewid. 161/2005/P/05/067/KKT (str.124).

Powyższa sytuacja była wynikiem nienależytego wykonywania obowiązków przez pracowników stacji kontroli pojazdów. Większość stacji kontroli pojazdów była również niedostatecznie wyposażona w niezbędne urządzenia do przeprowadzania badań diagnostycznych, co skutkowało dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego, mimo niewykonania wszystkich wymaganych prawem czynności kontrolnych.

Nienależyty był także nadzór starostów nad stacjami kontroli pojazdów. W aktualnej sytuacji organizacyjno – prawnej, ustawowo nałożone na starostów obowiązki w zakresie sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przerastają możliwości organizacyjne i kadrowe starostw powiatowych. Starostowie wraz ze stacjami kontroli pojazdów są najsłabszymi podmiotami funkcjonującymi w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce. Do takiej oceny upoważniają NIK ustalenia kontroli - obejmującej lata 2006 – 2008 (I kwartał) - sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego<sup>5</sup>.

### 3.4. Organizacja ruchu drogowego

Obok niedostatecznego przygotowania kierowców oraz niewłaściwego stanu technicznego pojazdów, poziom bezpieczeństwa przewozów drogowych obniżony był wskutek niewłaściwej organizacji ruchu drogowego.

Przedstawiając w 2000 r. informację o wynikach kontroli działalności organów zarządzających drogami w zakresie ograniczania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>6</sup> - NIK negatywnie oceniła system funkcjonowania organizacji ruchu drogowego i nadzoru nad zarządzaniem tym ruchem. Stwierdzono m.in., że zarządy dróg oraz organy zarządzające ruchem nie wykonywały nawet podstawowych obowiązków, polegających na zatwierdzeniu dla każdej drogi organizacji ruchu i utrzymywaniu w należytym stanie technicznym wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. I tak, 32%

<sup>5</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego. NIK, Warszawa, marzec 2009 r., Nr ewid.: 20/2009/P/08/063/KKT.

<sup>6</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli działalności organów zarządzających drogami w zakresie ograniczania zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. NIK, Warszawa marzec 2000 r., Nr ewid. 14/2000/P99054/DTL.

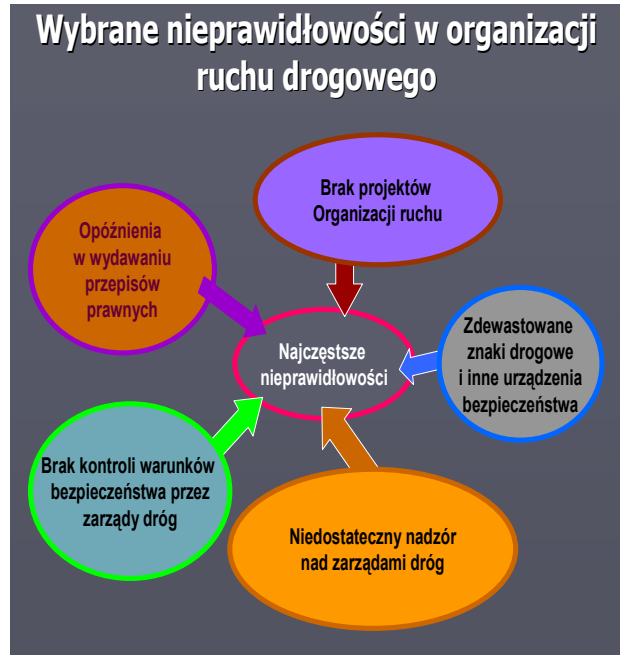
skontrolowanych zarządów dróg w ogóle nie posiadało tzw. projektów organizacji ruchu na zarządzanych drogach, a kolejne 60% dysponowało jedynie projektami dla niektórych dróg. Aż 65% skontrolowanych zarządów nie monitorowało dróg i nie dokonywało analiz zagrożeń, a ok. 44% jednostek nie posiadało żadnych danych o wypadkach drogowych.

Niewystarczający był nadzór nad zarządami dróg ze strony organów zarządzających ruchem (głównie marszałków województw i starostów). Organy te nie tylko nie korzystały ze swych uprawnień nadzorczych i nie przeprowadzały kontroli stanu bezpieczeństwa na drogach oraz nie wydawały zaleceń w sprawie poprawy organizacji ruchu, lecz często swe obowiązki – w sposób nieuprawniony - przekazywały innym jednostkom. W rezultacie, w co trzecim skontrolowanym zarządzie dróg osoby kierujące tymi zarządami pełniły jednocześnie funkcje organu zarządzającego ruchem drogowym i zatwierdzały własne projekty organizacji ruchu.

Kolejne kontrole NIK potwierdziły ten stan. Okazało się, że zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powstają nadal na skutek niezgodnych z obowiązującymi przepisami i nierzetelnych działań organów zarządzających ruchem drogowym bądź sprawujących nadzór nad tym zarządzaniem. Ustalenia z 2000 r. znalazły bowiem potwierdzenie w wynikach następnej kontroli z omawianego zakresu<sup>7</sup>. W toku tej kontroli ustalono bowiem, że w latach 2000 – 2002 (I półrocze) organy zarządzające ruchem drogowym nierzetelnie wykonywały obowiązek zarządzania ruchem, określony w art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz – w mniejszym lub większym stopniu – nie wykonywały zadań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli wykonywania zadań przez organy zarządzające ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa na drogach publicznych. NIK, Warszawa, luty 2003 r., Nr ewid. 5/2003/P/02/117/KKT.

<sup>8</sup> Dz. U. Nr 90, poz. 1006.



Również z dokonanych ustaleń w ramach przeprowadzonej w 2010 r. kontroli Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce<sup>9</sup> - obejmującej 16 organów zarządzających ruchem wynika, że nadal znaczna ich część nie wykonuje prawidłowo swych obowiązków, czym może przyczyniać się do powstania zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu drogowego. I tak:

- tylko 18,7% skontrolowanych zarządców ruchem posiadało zatwierdzoną organizację ruchu dla wszystkich dróg. Co czwarty zarządca nie posiadał informacji, jaka część podległych jemu dróg posiada zatwierdzoną organizację ruchu, zaś na obszarze działania pozostałych zarządców ruchem zatwierdzona organizacja ruchu obejmowała od 1,3% do 98,8% długości podległych im dróg;
- co czwarty zarządca rozpatrywał projekty organizacji ruchu zgodnie z przepisami, a w 18,7% z nich - osoby zatwierdzające organizację ruchu nie posiadały stosownych do tego upoważnień, co skutkowało prawną nieważnością zatwierdzonych projektów. Jedynie co 5 zarządca prowadził prawidłowo ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;
- co czwarty zarządca, mimo istniejącego obowiązku, nie kontrolował sposobu realizacji zadań technicznych związanych z wprowadzeniem stałej organizacji ruchu,

<sup>9</sup> Kontrola nr P/10/061.



a co drugi kontrolował tylko niektóre miejsca;

- 31,2% zarządców nie przeprowadzało w ogóle obowiązkowych (co najmniej raz na 6 miesięcy) kontroli istniejącej organizacji ruchu;
- żadnych analiz bezpieczeństwa ruchu nie prowadziło 37,5% skontrolowanych zarządców dróg.

### **3.5. Przewozy towarów niebezpiecznych**

W świetle ustaleń kontroli NIK istotną kwestią wpływającą na zapewnienie bezpieczeństwa na drogach są przewozy ładunków niebezpiecznych pojazdami samochodowymi. Przewozy takich ładunków związane są z ryzykiem zagrożenia w każdej fazie transportu. Transport materiałów niebezpiecznych obejmuje bowiem zarówno sam przewóz, jak też załadunek, wyładunek i przeladunek. Katastrofy i awarie powstające podczas transportu ładunków niebezpiecznych są szczególnie groźne dla otoczenia. Zagrożenia toksyczne, wybuchowe czy promieniotwórcze mogą bowiem mieć charakter powszechny, prowadzący do bezpośredniego zagrożenia życia dużej liczby osób znajdujących się w strefie skażenia, konieczności natychmiastowej ewakuacji ludności z zagrożonych terenów, skażenia i degradacji środowiska naturalnego oraz poważnych strat materialnych.

Negatywne skutki wypadków w transporcie materiałów niebezpiecznych są więc bardziej rozległe od skutków innych wypadków komunikacyjnych. Na przykład, wydostanie się 10 ton amoniaku (zawartość 1 komory w autocysternie) po całkowitym rozrzedzeniu w powietrzu może spowodować śmiertelne skażenie w promieniu około 300 m, zaś wydostanie się 25 ton chloru (1 cysterna wagonowa), przy prędkości wiatru do 2 m/sek, może spowodować skażenie na obszarze ok. 120 km<sup>2</sup>, w tym śmiertelne na ok. 5 km<sup>2</sup>. Wyniki kontroli w zakresie wykonywania przewozów materiałów niebezpiecznych przeprowadzanej dwukrotnie (w latach

1995 -i 2002)<sup>10</sup> m.in. wykazały, że nagminnym zjawiskiem (w 60% skontrolowanych jednostek) było wykonywanie przewozów pojazdami samochodowymi, które nie zostały poddane badaniom technicznym w specjalistycznych stacjach diagnostycznych. Dotyczyło to co dziesiątego pojazdu używanego przez skontrolowane jednostki. Stwierdzono również przypadki, w których pojazdy były formalnie dopuszczone do przewozu i posiadały wszystkie wymagane prawem dokumenty, natomiast faktycznie miały usterki techniczne, dyskwalifikujące pojazd do przewozu określonego materiału niebezpiecznego. Około 4% skontrolowanych samochodów (a także zbiorników - cystern) nie miało tzw. świadectwa dopuszczenia pojazdu do przewozu materiałów niebezpiecznych.

Podobny był też udział kierowców, którzy nie odbyli wymaganych szkoleń specjalistycznych, a skrajnymi przypadkami braku odpowiedzialności byli nietrzeźwi kierowcy przewożący materiały niebezpieczne. NIK stwierdziła, że przewoźnicy powierzali transport materiałów niebezpiecznych kierowcom, którzy nie mieli do tego stosownych uprawnień (np. nie zostali przeszkoleni, nie posiadali zaświadczenia o ukończeniu kursu zezwalającego na przewóz materiałów o określonej klasie bezpieczeństwa). Często kierowcy nie znali nazwy przewożonych substancji, ich właściwości fizyko-chemicznych i środków ostrożności jakie należy zachować, a także sposobu postępowania w razie awarii lub wypadku oraz adresów i telefonów do służb ratowniczych. Nadawcy nie wyposażali kierowców w pisemne instrukcje bezpieczeństwa, bądź w instrukcje zawierające wszystkie wymagane informacje o ładunkach. Powszechnym uchybieniem był brak wyposażenia kierowców w przenośne lampy, narzędzia do

---

<sup>10</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli organizacji przewozów materiałów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym. NIK, Warszawa, luty 1996 r., Nr ewid. 8/96/A9516, Informacja o wynikach kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym. NIK, Warszawa luty 2003 r., Nr ewid. 6/2003/P/02/118/KKT. W informacji tej wykorzystano również wyniki kontroli drogowych pojazdów samochodowych przewożących materiały niebezpieczne (przeprowadzonych w czasie kontroli NIK) przez funkcjonariuszy Policji, Inspekcji Transportu Drogowego oraz Państwowej Inspekcji Pracy. W toku kontroli współdziałano także z Transportowym Dozorem Technicznym (inspektorzy TDT uczestniczyli w kontrolach przeprowadzanych przez NIK w charakterze specjalistów).

drobnej awaryjnej naprawy, apteczki pierwszej pomocy, kliny pod koła oraz tablice ostrzegawcze.

Niewłaściwie mocowano i układano pojemniki z materiałami niebezpiecznymi oraz łamano zakaz ładowania materiałów niebezpiecznych o różnych właściwościach. Przekraczano też dopuszczalne normy napełniania zbiorników, nadawano przesyłki niewłaściwie opakowane, a nadawcy nie oznaczali przesyłek znakami ostrzegawczymi.

Co trzeci ze skontrolowanych nadawców nie przestrzegał obowiązku powiadamiania jednostek policji o zamiarze dokonania przewozu, a tym samym nie zapewniał należytego nadzoru organów kontroli ruchu drogowego nad przewozami omawianych materiałów. Zagrożenie dla środowiska naturalnego, uczestników ruchu drogowego oraz ludności zamieszkującej w miejscowościach położonych przy ciągach komunikacyjnych stanowił również tranzyt materiałów niebezpiecznych przez terytorium Polski. Przyczyną tego stanu była głównie nieodpowiednia praca urzędów celnych. Funkcjonariuszy nie zapoznano z procedurą wykonywania odpraw pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, stanowiska odpraw nie były wyposażone w niezbędne wzory oznakowania materiałów niebezpiecznych i pojazdów je przewożących, a także we wzory dokumentów, w które zaopatrzeni winni być kierowcy w ruchu międzynarodowym.

Ustalenia kontroli wskazują, że przewóz materiałów niebezpiecznych we wszystkich fazach transportu nie zapewniał ludziom i środowisku naturalnemu ochrony przed skutkami wydostania się do atmosfery szkodliwych dla życia i zdrowia substancji. Przyczyniał się do tego nienależycie funkcjonujący nadzór Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej (PSP) nad zgłaszanymi (przez nadawców) do przewozu przesyłkami z materiałami szczególnie niebezpiecznymi. Zgłoszenia te trafiały bowiem tylko do lokalnych jednostek Policji oraz PSP, co skutkowało brakiem monitorowania przesyłki na całej trasie przewozu.

Jednocześnie marszałkowie województw nienależycie nadzorowali prowadzenie kursów dokształcających dla kierowców przewożących materiały niebezpieczne oraz wydawanie świadectw kwalifikacyjnych. Także starostowie powiatów, jak również prezydenci miast nierzetelnie nadzorowali stacje kontroli pojazdów w zakresie dopuszczania pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych. Prezydenci miast nie korzystali też z prawa ograniczenia przewozów materiałów niebezpiecznych ulicami w godzinach największego natężenia ruchu drogowego, w pobliżu obiektów użyteczności publicznej, ujęć wody pitnej oraz terenów ekologicznie chronionych.

### 3.6. Bezpieczeństwo na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to również problem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Na styku dróg kołowych z kolejowymi zbudowanych jest ok. 18,5 tys. skrzyżowań jednopoziomowych. Są one niewłaściwymi miejscami na szlakach komunikacyjnych z uwagi na zagrożenia, jakie niosą dla użytkowników dróg oraz utrudnienia w płynności ruchu pojazdów.

Wypadki na przejazdach pociągają za sobą najbardziej tragiczne skutki, gdyż spośród wszystkich zabitych i rannych w wypadkach kolejowych (zderzeń i wykolejeń pociągów oraz kolizji taboru kolejowego z pojazdami samochodowymi) ok. 95% stanowią osoby poszkodowane na przejazdach. Wypadki te wyrządzają również poważne szkody w mieniu. Ze względu na sieciowy układ linii kolejowych i dróg publicznych, wypadki na przejazdach stwarzają poważne utrudnienia w ruchu pojazdów



szynowych i drogowych poprzez przenoszenie zakłóceń na różne linie kolejowe i drogi kołowe.

W 2004 r. została przeprowadzona kontrola działalności organów zobowiązanych do zapewnienia bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi w latach 2002 - 2004<sup>11</sup>. W okresie tym, na przedmiotowych skrzyżowaniach poziom bezpieczeństwa, mierzony liczbą wypadków obniżył się o prawie 5%. Ustalenia tej kontroli m.in. wykazały, że w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego najsłabszym ogniwem były przejazdy kolejowe.

Organy odpowiedzialne za zarządzanie ruchem nierzetelnie wykonywały swoje obowiązki w zakresie opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu na drogach publicznych na których znajdowały się przejazdy kolejowe. Zatwierdzone przez te organy projekty obejmowały jedynie 483 skrzyżowania (spośród 763 znajdujących się w ciągach zbadanych dróg).

Niedostateczna była współpraca pomiędzy zarządcami linii kolejowych, zarządcami dróg i organami zarządzającymi ruchem na drogach. Spośród 30 objętych kontrolą jednostek pełniących funkcję zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, tylko 12 z nich współpracowało z jednostkami Polskich Linii Kolejowych S.A. na poziomie wspomagającym utrzymanie skrzyżowań we właściwym stanie technicznym.



Urządzenia techniczne na przejazdach kolejowych były nienowoczesne i w większości zużyte. Prawie 60% przejazdów wymagało gruntownego remontu lub wymiany istotnych elementów nawierzchni, ok. 80% urządzeń zabezpieczenia ruchu zamontowanych na przejazdach było podatnych na awarie, a niektóre urządzenia (zapory i ich mechanizmy napędowe) pochodziły jeszcze z okresu II Wojny Światowej.

W złym stanie technicznym była większość dróg dojazdowych do przejazdów, a widoczność torów kolejowych od strony drogi ograniczały zasłaniające je nieużytkowane i zbędne budynki oraz niewykarczowane drzewa.

Dojazd do niektórych skrzyżowań z liniami kolejowymi nie był w ogóle sygnalizowany ostrzegawczymi znakami drogowymi, bądź oznakowanie to było niekompletne.

Wbrew obowiązującym przepisom zawieszano obsługę przejazdów kolejowych wyposażonych w rogatki, przez co stały się one przejazdami niestrzeżonymi, o zwiększonej skali zagrożenia wypadkami.

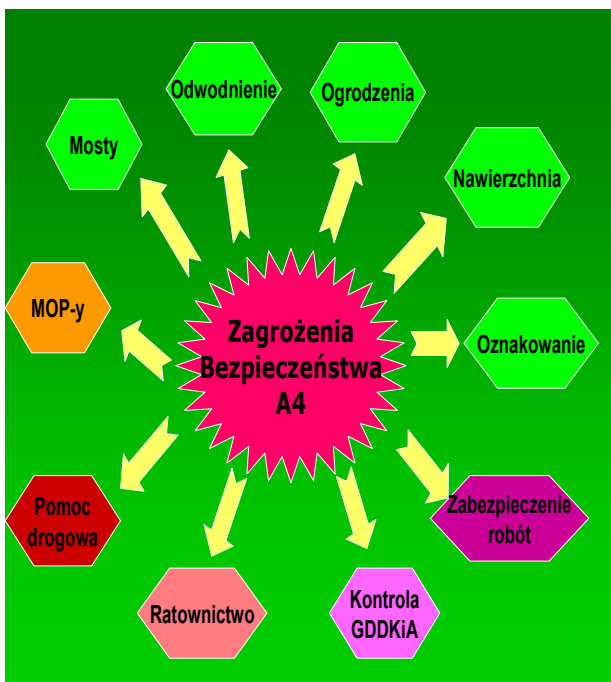
#### **4. Autostrada A4 – analiza bezpieczeństwa w świetle wyników kontroli**

Wyniki kontroli wykonywania postanowień umowy koncesyjnej na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady

<sup>11</sup> Zob. Informacja o wynikach kontroli zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi. NIK, Warszawa, styczeń 2005 r., Nr ewid. 1/2005/P/04/069/KKT.

płatnej i jej eksploatację,<sup>12</sup> opublikowane przez NIK w sierpniu 2006 r. wykazały, że koncesjonariusz, czyli Stalexport S.A., a następnie Stalexport Autostrada Małopolska S.A. nie wywiązywał się z obowiązków określonych umową w zakresie zapewnienia finansowania, wykonania robót budowlanych, bieżącego utrzymania autostrady oraz prowadzenia przez niego ruchu na autostradzie zgodnie z obowiązującym projektem jego organizacji. Wpłynęło to zasadniczo na obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na koncesjonowanym odcinku autostrady.

Wskazane w toku kontroli nieprawidłowości, mające negatywny wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na Autostradzie A4, związane były ze złym stanem technicznym obiektów mostowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i nawierzchni dróg, a także niedostatecznym zabezpieczeniem prac remontowych.



Ustalono też, że koncesjonariusz nie wdrożył w pełni kompleksowego planu pomocy drogowej, ratownictwa drogowego oraz niewłaściwie realizował obowiązek umożliwienia użytkownikom autostrady korzystania w miejscach obsługi podróżnych ze wszystkich wymaganych na

autostradzie urządzeń technicznych, sanitarnych i socjalnych.

## 5. Wnioski z kontroli NIK

Wyniki kontroli przeprowadzonych przez NIK w latach 2000 - 2010 wskazują, na niski poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. Mając na uwadze powyższą sytuację, która ogranicza sprawne funkcjonowanie krajowego transportu, Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę podjęcia przez odpowiednie organy administracji drogowej stosownych działań, zmierzających do:

- 1) przyśpieszenia poprawy stanu technicznego sieci dróg publicznych poprzez dostosowanie parametrów tych sieci do standardów UE – w wyniku opracowania, a następnie realizacji spójnego systemu budowy i modernizacji oraz finansowania infrastruktury drogowej;
- 2) usprawnienia organizacji ruchu drogowego, w tym na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi oraz zwiększenia nadzoru nad działalnością organów zarządzających ruchem;
- 3) utworzenia skutecznego systemu szkolenia kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, zarówno w zakresie nabywania uprawnień do kierowania pojazdami, jak i doskonalenia umiejętności zawodowych;
- 4) zmiany systemu dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, której skutkiem byłoby wyeliminowanie z ruchu pojazdów o złym stanie technicznym, w tym przewożących materiały niebezpieczne;
- 5) przyśpieszenia rozwoju tzw. transportu multimodalnego (kombinowanego), w celu zmniejszenia natężenia ruchu ciężkiego transportu samochodowego na drogach publicznych, zwłaszcza krajowych;
- 6) utworzenia i wdrożenia zintegrowanego systemu bezpieczeństwa w transporcie<sup>13</sup>, eliminującego instytucjonalne rozproszenie

<sup>12</sup> Zob. Informacja NIK o wynikach kontroli wykonywania postanowień umowy koncesyjnej na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady płatnej i jej eksploatację, Warszawa, sierpień 2006.

<sup>13</sup> W maju 2007 roku Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego powierzył Konsorcjum Naukowemu, kierowanemu przez Politechnikę Gdańską realizację trzyletniego projektu badawczego pt. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu”, PBZ-MEiN-7/2/2006. Projektowi nadano akronim ZEUS. Oznacza on jednolity system zarządzania bezpieczeństwem we wszystkich gałęziach transportu: drogowym, kolejowym, powietrznym i wodnym.

kompetencji i działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Niezależnie od powyższych wniosków, Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, iż według stanu na dzień 1 września 2010 r., spośród 19 wniosków *de lege ferenda* o zmianę przepisów związanych z **brd**, sformułowanych przez NIK od 2006 r., zrealizowanych zostało tylko 4. Nadal aktualnych pozostaje – w ocenie NIK – 15 wniosków o:

- 1) Uzupełnienie art. 28 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>14</sup> o przepisy dopuszczające możliwość partycypowania – w kosztach budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi - innych podmiotów, szczególnie w działaniach mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na tych skrzyżowaniach.
- 2) Nowelizację przepisów § 22 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie<sup>15</sup>, mającą na celu ograniczenie możliwości odstępowania od strzeżenia przejazdów kategorii A i faktycznego ich przekwalifikowania na przejazdy niestrzeżone kategorii D.
- 3) Przyznanie - w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>16</sup> - prawa do prowadzenia stacji kontroli pojazdów podmiotom, które nie są przedsiębiorcami (np. jednostki budżetowe, jednostki straży pożarnej).
- 4) Wprowadzenie w Prawie o ruchu drogowym obowiązku odbywania okresowych szkoleń przez diagnostów stacji kontroli pojazdów.
- 5) Ustanowienie w Prawie o ruchu drogowym nadzoru administracji publicznej nad ośrodkami szkolenia (w zakresie działalności szkoleniowej), które przygotowują diagnostów do egzaminu kwalifikacyjnego.
- 6) Nałożenie - w Prawie o ruchu drogowym - na przedsiębiorców, ubiegających się (w trybie art. 83a ust. 3 tej ustawy) o wpis do rejestru przedsiębiorców, prowadzących stacje

kontroli pojazdów, obowiązku przedłożenia staroście wydawanego przez Transportowy Dozór Techniczny *Poświadczenia zgodności* (o którym mowa w wyżej przywołanym artykule) oraz informacji z Krajowego Rejestru Karnego na temat karalności zatrudnianych w stacji diagnostów.

- 7) Uregulowanie w Prawie o ruchu drogowym kwestii związanych z ważnością ww. *Poświadczenia zgodności*, w przypadkach zmiany przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów.
- 8) Wprowadzenie w Prawie o ruchu drogowym przepisów umożliwiających nakładanie kar pieniężnych na przedsiębiorców i diagnostów za nieprawidłowe przeprowadzenie badań technicznych pojazdów.
- 9) Rozszerzenie, zawartego w art. 84 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym, katalogu przypadków, w których starosta cofa uprawnienia diagnostom, o przypadek wyroku sądowego, uznającego diagnostów winnych popełnienia przestępstwa przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów.
- 10) Wprowadzenie do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie<sup>17</sup> – przepisów umożliwiających jednoznaczne określanie granic strefy oddziaływania skrzyżowania dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- 11) Wprowadzenie do ww. rozporządzenia przepisów umożliwiających zaliczanie do publicznych zjazdów z dróg nie tylko zjazdów do nieruchomości, na terenie których prowadzona jest działalność gospodarcza, lecz także zjazdów do obiektów o charakterze użyteczności publicznej.
- 12) Usunięcie rozbieżności pomiędzy przepisami (zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych<sup>18</sup> oraz rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków

<sup>14</sup> Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.

<sup>15</sup> Dz.U. z 1996 r. Nr 33, poz. 144 ze zm..

<sup>16</sup> Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.

<sup>17</sup> Dz.U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430.

<sup>18</sup> Dz.U. z 2002 r. Nr 12, poz. 116 ze zm.

technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie), określającymi wymagania dla miejsc obsługi podróżnych, a treścią definicji w tym zakresie, zawartych w Umowie europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego<sup>19</sup>.

- 13) Uregulowanie - w ustawie o drogach publicznych - zasad zapewnienia przez zarządcę drogi dostępu do dróg publicznych z nieruchomości, które taki dostęp utracą w wyniku przebudowy drogi lub zmiany jej klasy technicznej.
- 14) Wprowadzenie - w Prawie o ruchu drogowym - obowiązku gromadzenia przez administratora Centralnej Ewidencji Kierowców danych i informacji o dokonaniu wpisu (bądź wykreśleniu) przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia lub ośrodki doskonalenia techniki jazdy, wpisu do ewidencji ośrodków doskonalenia techniki jazdy jednostki wojskowej lub jednostki resortu spraw wewnętrznych, a także określenia zakresu tych danych oraz określenia sposobu przekazywania ww. danych i informacji do Centralnej Ewidencji Kierowców.
- 15) Określenie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>20</sup> sposobu postępowania wojewodów w przypadkach wskazania przez przedsiębiorcę miejsc - znajdujących się na terenie innego województwa - przeznaczonych do szkolenia w warunkach specjalnych.

Należy również zauważyć, że nie straciły na aktualności postanowienia uchwały Sejmu RP z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie funkcjonowania transportu lądowego w Polsce. Uchwała podjęta została w wyniku debaty parlamentarnej przeprowadzonej w dniu 26 stycznia 2006 r. w związku z wnioskiem Kolegium NIK o przeprowadzenie debaty parlamentarnej w sprawie rozpatrzenia problemów związanych z rozwojem transportu i jego infrastruktury oraz działalnością organów odpowiedzialnych za określenie strategii państwa

w tym sektorze gospodarki. W uchwale Sejm RP podkreślił, że priorytetowym obowiązkiem Rządu RP oraz instytucji państwowych i samorządowych odpowiedzialnych za funkcjonowanie transportu jest podjęcie niezbędnych działań prawnych, organizacyjnych i regulacyjnych, które w możliwie krótkim czasie skutkować będą poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego (pkt 6 Uchwały).

---

<sup>19</sup> Umowa Europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. - Dz.U. z 1985 r. Nr 10, poz. 35.

<sup>20</sup> Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

**Wykaz wykorzystanych Informacji NIK o wynikach kontroli, dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

1. Informacja o wynikach kontroli działalności organów zarządzających drogami w zakresie ograniczania zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. NIK, Warszawa, marzec 2000 r., Nr ewid. 14/20001P990541DTL.
2. Informacja o wynikach kontroli przygotowania organizacyjnego i technicznego krajowego systemu ratowniczo — gaśniczego do działań ratowniczych. NIK, Warszawa, sierpień 2000 r. Nr ewid. 200/I 9991P/980761DON
3. Informacja o wynikach kontroli realizacji opłat za zajęcie pasa drogowego. NIK, Warszawa, sierpień 2000 r., Nr ewid. 157/2000P990561DTL.
4. Informacja o wynikach kontroli prawidłowości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania praw jazdy. NIK, Warszawa, styczeń 2002 r., Nr ewid. 192/2001/P/01/122/KKT.
5. Informacja o wynikach kontroli wykonywania zadań przez organy zarządzające ruchem drogowym w zakresie bezpieczeństwa na drogach publicznych. NIK, Warszawa, luty 2003 r., Nr ewid. 5/2003/P/02/I 17/KKT.
6. Informacja o wynikach kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym. NIK, Warszawa, luty 2003 r., Nr ewid. 6/2003/P/02/I 1 8/KKT.
7. Informacja o wynikach kontroli finansowania wydatków na drogi publiczne w 2002 r. NIK, Warszawa, maj 2003, nr ewid. 136/2003/P/02/I 75/KKT.
8. Informacja o wynikach kontroli ustalania i egzekwowania przez jednostki zobowiązane do utrzymania dróg publicznych wymogów zabezpieczających jakość i terminowość wykonania robót drogowych. NIK, Warszawa, wrzesień 2003 r. Nr ewid. 168/2003/P02/140/LKA.
9. Informacja o wynikach kontroli finansowania utrzymania dróg krajowych ze środków specjalnych. NIK, Warszawa, grudzień 2003 r., Nr ewid. 186/2003!P/03/067/KKT.
10. Informacja o wynikach kontroli budowy autostrad w Polsce. NIK, Warszawa, grudzień 2003 r., Nr ewid. 185/2003/P03/066/KKT.
11. Informacja o wynikach kontroli wykonania budżetu państwa w 2003 r., część 39 - Transport. NIK, Warszawa, maj 2004 r., Nr ewid. 84/2004/P/03/073/KKT.
12. Informacja o wynikach kontroli finansowania i utrzymania dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w województwie pomorskim. NIK, Gdańsk lipiec 2004 r., Nr ewid. 14/2004/P/03/136/LGD.
13. Informacja o wynikach kontroli zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi. NIK, Warszawa, styczeń 2005 r., Nr ewid. I/2005/P/04/069/KKT.
14. Informacja o wynikach kontroli budowy autostrad w Polsce. NIK, Warszawa, maj 2001 r., Nr ewid. 23/2001/POO128IDTL.
15. Informacja o wynikach kontroli wykonania budżetu państwa w 2004 r., część 39 — Transport. NIK, Warszawa, maj 2005 r., Nr ewid. 95/2005/P/04/074/KKT.
16. Informacja o wynikach kontroli wykonywania zadań przez administrację drogową w zakresie utrzymywania obiektów mostowych i tuneli. NIK, Warszawa, czerwiec 2005 r., Nr ewid. 138/2005/P/04/072/KKT.
17. Informacja o wynikach kontroli wykonywania postanowień umowy koncesyjnej na budowę przez przystosowanie autostrady A-4 na odcinku Katowice — Kraków do wymogów autostrady płatnej i jej eksploatację, NIK, Warszawa, sierpień 2006 r. Nr ewid. 7912006/P/051065/KKT.
18. Informacja o wynikach kontroli działania administracji rządowej i samorządowej w tworzeniu i organizacji systemu ratownictwa medycznego w Polsce, Warszawa, październik 2007 r. Nr ewid. 138/2007/P/06/091/KPZ.
19. Informacja o wynikach kontroli sprawności instytucjonalnej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie realizacji zadań ustawowych. NIK, Warszawa, wrzesień 2008 r., Nr ewid. 147/2008/P/069/KKT.
20. Informacja o wynikach kontroli działalności administracji publicznej w zakresie zapewnienia jakości robót wykonywanych na drogach publicznych. Warszawa, luty 2009 r. Nr ewid. 2/20081P1081064/KKT.
21. Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów na stacjach diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy do ruchu drogowego. Warszawa, marzec 2009 r. Nr ewid. 20/2009/P/08/063/KKT.
22. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania organów administracji rządowej w zakresie tworzenia warunków prawno-organizacyjnych szkolenia kierowców wykonujących przewozy drogowe osób i rzeczy oraz sprawowania nadzoru nad tą

działalnością. Warszawa, styczeń 2010 r. Nr ewid.: 159/2009/P/09060/KKT.

23. Informacja o wynikach kontroli działalności zarządzających drogami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województw lubelskiego i podkarpackiego. Lublin, 2010 r. Nr ewid.: 11/2010/P09150/LLU.
24. Informacja o wynikach kontroli wydawania zezwoleń na budowę połączeń dróg publicznych z obiektami działalności gospodarczej i ich realizacji. NIK, Warszawa, kwiecień 2009 r., Nr ewid. 64/2009/Po8066/KKT.
25. Informacja o wynikach kontroli rozliczeń budżetu państwa z koncesjonariuszami z tytułu rekompensat za przejazdy autostradami. NIK,

Warszawa, lipiec 2010 r., Nr ewid. 151/2010/P09062/KKT.

26. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania numeru alarmowego 112 na terenie Polski. NIK, Warszawa, lipiec 2010 r., Nr ewid. 144/2010/P/09/061/KKT.
27. Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990 - 2004. NIK, Warszawa, listopad 2005 r., Nr ewid. 161/2005/P/05/067/KKT.
28. Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. NIK, Warszawa, styczeń 2011 r., Nr ewid. 5/2011/P/10/061/KKT.