



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.007.02.2022

Pan
Wojciech Szczurek
Prezydent Miasta Gdyni
Urząd Miasta Gdyni
al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/087 – Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Gdyni, 81-382 Gdynia, al. Marszałka Piłsudskiego 52/54 (dalej: „Urząd”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Szczurek, Prezydent Miasta Gdyni, od 28 października 1998 r. (dalej: „Prezydent”).
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.2. Nadzór, przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019 – 2022 (I kwartał), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy o NIK ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	Barbara Kowalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/72/2022 z 18 maja 2022 r., nr LGD/95/2022 z 23 czerwca 2022 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.1-3)</p>

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W latach 2019-2022 (I kwartał) we władaniu Miasta znajdowało się od 400,2 km do 392,4 km dróg ogółem. Podczas gdy ich długość spadała (o 7,8 km), następował wzrost długość dróg (ścieżek) dla rowerów z 49,8 km do 53,8 km, tj. o 4 km (o 7,46 %). Udział ścieżek rowerowych w długości dróg ogółem wzrósł z 15,7 do 18 %. W tym czasie w niewielkim stopniu wzrósł stosunek dróg dla rowerów do powierzchni Miasta. Obszar Miasta ze strefą prędkości do 30 km/h uległ znacznemu wzrostowi (z 91 do 136 odcinków dróg, co pozwalało rowerzystom bezpiecznie użytkować drogi

Podejmowane przez Urząd działania przyczyniały się do utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury rowerowej w Gdyni. Niemniej jednak stwierdzono nieprawidłowości, które w szczególności ujawnione zostały w trakcie przeprowadzonych przez NIK oględzin wybranych odcinków miejskiej infrastruktury rowerowej.

Miasto opracowało założenia związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, które zawarło w trzech dokumentach strategicznych: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej³, Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030⁴, Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035⁵. Dokumenty te zakładały m.in. stworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r. poz. 623).

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Uchwała Nr XXVI/629/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 października 2016 r.

⁴ Uchwała Nr XXXI/768/17 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 kwietnia 2017 r.

⁵ Uchwała Nr XXIV/793/20 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 listopada 2020 r.

poprzez tworzenie tras rowerowych w kolejnych dzielnicach miasta. Miasto monitorowało realizację zadań i dokonywało oceny realizacji przyjętych założeń.

Za rozwój infrastruktury rowerowej w Urzędzie odpowiadał Wydział Inwestycji .

Obowiązki związane z utrzymaniem prawidłowego stanu całej infrastruktury rowerowej w Mieście należały do Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni⁶, nadzór nad wykonywaniem zadań w badanym obszarze w Mieście sprawował wiceprezydent d/s rozwoju. Środki na utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej były planowane i realizowane corocznie w ramach budżetu Miasta Gdyni.

W badanych przypadkach zamówień publicznych nie stwierdzono naruszenia ustawy Prawo Zamówień Publicznych⁷ oraz nieprawidłowości w realizacji i zakończeniu procesu budowlanego.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły dokumentacji szczegółowo badanych odcinków. Dla jednego z 10 badanych odcinków dróg nie dokonano zatwierdzenia stałej organizacji ruchu, a dla trzech projekty organizacji ruchu nie spełniały wymagań określonych w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem⁸.

Ponadto w dziewięciu na 10 badanych odcinków dróg, nie przeprowadzono kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji badanych projektów organizacji ruchu.

Prócz tego kontrole dotyczące prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach były we wszystkich badanych przypadkach przeprowadzane nieterminowo.

Nadzór Prezidenta Miasta nad utrzymaniem przez ZDiZ prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej w Gdyni był nie w pełni skuteczny, ponieważ w wyniku oględzin wybranych odcinków dróg stwierdzono nieprawidłowości.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskich sieci infrastruktury rowerowej
Opis stanu faktycznego	<p>1.1. Rada Miasta Gdyni przyjęła następujące dokumenty o charakterze strategicznym dotyczące między innymi utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej:</p> <ul style="list-style-type: none">– Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni;– Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030;– Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035. <p>„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni” przyjęty na lata 2016 – 2025 obejmował szerokie spektrum zagadnień mających na celu równoważne traktowanie wszystkich form przemieszczania się w mieście. Plan obejmował zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, logistykę miejską, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych</p>

⁶ Dalej: ZDiZ .

⁷ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.

⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

⁹ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

wzorców użytkowania czy promocję ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, mając na względzie potrzeby zidentyfikowane w tym zakresie na terenie Gdyni. Głównymi założeniami w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej wynikającymi z opracowanego Planu były:

- Zapewnienie ciągłości sieci dróg rowerowych, pokonanie kluczowych „efektów barierowych”;
- Priorytetyzacja pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu zbiorowego;
- Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach obligatoryjnych;
- Współpraca z przedsiębiorcami w zakresie zwiększania roli roweru w dojazdach do pracy;
- Kompleksowy monitoring zachowań i preferencji transportowych rowerzystów.

Jako główny cel strategiczny przyjęto „Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska”, w ramach którego wskazano pakiet działań: poprawa warunków dla ruchu rowerowego, poprawa dostępności, jakości i spójności podstawowej sieci rowerowej, rozwój sieci o charakterze rekreacyjnym, podniesienie atrakcyjności sieci rowerowej poprzez zapewnienie parkingów i infrastruktury towarzyszącej. W Planie przyjęto dwa wskaźniki z zakresu infrastruktury rowerowej: Udział ruchu rowerowego w podziale podróży wyrażony w procentach¹⁰; Gęstość sieci rowerowej, wyrażony w kilometrach¹¹. W dokumencie nie wskazano sposobu częstotliwości i weryfikacji wskaźników.

(akta kontroli str.301-511)

W dokumencie „Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030” jako priorytety dla infrastruktury rowerowej wskazano:

- Jakość życia gdyńskiej wspólnoty z głównym celem przyjazna przestrzeń publiczna w gdyńskich dzielnicach, a kierunek działań to ograniczenie dominującej roli samochodów w mieście poprzez kształtowanie przestrzeni miejskiej z uwzględnieniem priorytetowej roli mobilności pieszej i rowerowej oraz publicznego transportu zbiorowego;
- Dom, którego głównym celem był sprawny, przyjazny i zintegrowany system komunikacyjny Gdyni. Kierunek działań w tym obszarze to nowa struktura drogowa, rowerowa i piesza usprawniająca ruch pomiędzy dzielnicami i poprawiająca dostęp do Gdyni;
- Czas wolny, czyli bogata oferta wypoczynku dla mieszkańców i gości, a kierunek działań to Gdynia jako atrakcyjna destynacja na mapie kraju i regionu Morza Bałtyckiego oraz rozbudowa infrastruktury dla obsługi turystów (np. terminal promowy, marina jachtowa, obiekty hotelowe i noclegowe, ścieżki rowerowe itp.).

W powyższym dokumencie nie określono mierników oraz ich realizacji czy sposobu weryfikacji przyjętych założeń.

(akta kontroli str.269-300)

„Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035” wskazywała między innymi jako cel strategiczny – Rozwój zeroemisyjnej mobilności indywidualnej – realizowany poprzez sukcesywne uzupełnianie sieci dróg dla rowerów z uwzględnieniem infrastruktury dla rowerów elektrycznych, budowę parkingów rowerowych przy ważnych celach podróży z infrastrukturą do ładowania rowerów elektrycznych. W Strategii określono mierniki: udział rowerów elektrycznych w ramach systemu roweru miejskiego/metropolitarnego¹²; Liczba wypożyczeń

¹⁰ Stosunek liczby podróży rowerem w dniu poprzedzającym badanie do liczby wszystkich podróży nie pieszych w dniu poprzedzającym badanie –wartość wyjściowa wskaźnika (rok 2015)1,8% wartość docelowa (2018) 3%.

¹¹ Długość sieci rowerowej odniesiona do powierzchni Gdyni – wartość wyjściowa 0,42 (2015) docelowo wzrost.

¹² Wartość wyjściowa miernika na sierpień 2020 r. wyrażony w procentach – 0% - kierunek zmiany – wzrost.

miejskich e-rowerów cargo¹³. W dokumencie nie określono horyzontu czasowego pomiaru realizacji mierników. Ze względu na innowacyjność rozwiązania w skali kraju założono, że pomiar efektywności będzie przeprowadzany w dłuższym okresie czasowym.

Jako główne strumienie/źródła ruchu rowerowego w powyższych dokumentach wskazywano zapewnienie połączeń pomiędzy dzielnicami oraz zapewniające dostęp do Gdyni jak również wskazywano na istotność stref o przewadze funkcji mieszkaniowej i centralnych obszarów poszczególnych dzielnic.

Zawarte w ww. dokumentach strategicznych cele i kierunki działania wzajemnie się uzupełniały. Również zapisy w zakresie rozwoju transportu rowerowego oparte były na zasadzie spójności tworzenia sieci dróg rowerowych.

(akta kontroli str.36-268)

1.2. Realizację zadań z zakresu utrzymania miejskiej sieci infrastruktury rowerowej powierzono ZDiZ, który jest jednostką budżetową powołaną przez Radę Miasta Gdyni uchwałą Nr XLV/1089/06 z dnia 27 września 2006 r¹⁴. Przedmiotem działalności podstawowej ZDiZ z zakresu utrzymania miejskiej sieci infrastruktury rowerowej było m.in.:

- utrzymanie nawierzchni dróg, chodników, miejsc postojowych, ścieżek rowerowych, obiektów inżynierskich wraz z infrastrukturą służącą drogom oraz urządzeniami zabezpieczającymi ruch i innymi urządzeniami związanymi z drogami, a nadto utrzymanie urządzeń służących do obsługi podróżnych na podstawie porozumień zawartych z podmiotami zarządzającymi tymi urządzeniami;
- wspieranie rozwoju zrównoważonej mobilności w szczególności ruchu pieszych i rowerzystów oraz propagowanie polityki rowerowej;
- zapewnienie nadzoru inwestorskiego nad inwestycjami własnymi ZDiZ jak i realizowanymi przez wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni oraz Gdynińskie Centrum Sportu Jednostkę Budżetową w Gdyni.

Powyższe zadania wynikały ze Statutu jednostki budżetowej „Zarząd Dróg i Zieleni” stanowiącego załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Gdyni Nr XLV/1089/06 z dnia 27 września 2006 r.

(akta kontroli str.1594-1638)

W Urzędzie zadania dotyczące badanych zagadnień wykonywały¹⁵: Wydział Inwestycji i Wydział Projektów Infrastrukturalnych.

W ramach Wydziału Inwestycji zagadnieniami związanymi z miejską siecią infrastruktury zajmowały się:

- Referat Zrównoważonej Mobilności – w zakresie realizacji zadań związanych z rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, w tym opracowania studialne, opracowania koncepcji projektowych i opiniowanie projektów;
- Referat Uzgodnień – w zakresie opiniowania i uzgadniania dokumentacji projektowych związanych z rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej;
- Referat Organizacji Ruchu – w zakresie opiniowania i zatwierdzania projektów w zakresie organizacji ruchu, projektów związanych z rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej;

¹³ Wartość wyjściowa miernika na sierpień 202 r. wyrażony w sztukach – 124 szt. – kierunek zmiany – wzrost.

¹⁴ Dz. Urz. Woj. Pom. nr 113, poz. 2365, ze zm.

¹⁵ Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdyni nr 4806/11/VI/S z 28 grudnia 2011 r. ze zm. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Gdyni.

- Referat Przygotowania i Realizacji Inwestycji – w zakresie realizacji projektów związanych z rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

Wydział Projektów Infrastrukturalnych prowadził sprawy związane z pozyskiwaniem i wykorzystywaniem środków zewnętrznych, w tym funduszy europejskich, na realizację zadań infrastrukturalnych Miasta Gdyni w zakresie dróg rowerowych.

W Urzędzie nie powołano „oficera rowerowego”

Problematyką infrastruktury rowerowej na obszarze Gdyni (poza ZDiZ) zajmowały się również dwie jednostki budżetowe powołane przez Radę Miasta Gdyni: Laboratorium Innowacji Społecznych¹⁶ – jednostka koordynująca projekty budżetu obywatelskiego oraz Gdynińskie Centrum Sportu¹⁷ – jednostka realizująca zadania związane ze szlakami rowerowymi rekreacyjnymi typu singletrack.

(akta kontroli str.9-17, 2171-2174)

1.3. W dwóch dokumentach strategicznych (Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Gdyni; Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni”, ocena realizacji założeń i celów została dokonana na podstawie przyjętych przez Urząd mierników w tym zakresie¹⁸. Analiza przedstawionych dokumentów wykazała, że Miasto osiągnęło założone w dokumentach strategicznych cele i założenia z zakresu otrzymania i rozwoju sieci infrastruktury rowerowej. Również w „Strategii Rozwoju Miasta Gdyni 2030” mimo braku określenia mierników oraz ich realizacji Urząd dokonywał weryfikacji przyjętych założeń i celów z zakresu utrzymania i rozwoju sieci rowerowej.

(akta kontroli str. 36-511)

Wiceprezydent wyjaśnił, że ze względu na bardzo szeroki zakres Strategii Rozwoju Miasta Gdyni 2030i jej długookresowy horyzont czasowy, nie zdecydowano się na umieszczenie mierników realizacji w samym dokumencie. Realizacja Strategii monitorowana jest za pomocą zbieranych w zależności od dostępności informacji z takich źródeł jak m. in. system statystyki publicznej (Główny Urząd Statystyczny, System Analiz Samorządowych) system statystyki miejskiej (wewnętrzny system sprawozdawczości Urzędu, dane jednostek organizacyjnych Miasta Gdyni – w zakresie infrastruktury rowerowej były to dane z ZDiZ w Gdyni) oraz na podstawie badań własnych (w latach 2019 i 2021 przeprowadzono „Badanie opinii na temat jakości życia mieszkańców Gdyni”). Ponadto kompleksowe monitorowanie realizacji zadań i celów (w tym w zakresie infrastruktury rowerowej) było prowadzone przez Prezydenta Miasta Gdyni w ramach kontroli zarządczej

(akta kontroli str.1639-1775)

1.4. W dokumencie „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni” wskazano dwa mierniki: udział ruchu rowerowego w ogólnym podziale zadań przewozowych (liczba podróży rowerem do liczby wszystkich podróży nie pieszych), wartość wyjściowa miernika na 2015 r. wynosiła 1,8%, wartość osiągnięta w 2018 r. 2,1% ; gęstość sieci rowerowej (długość sieci rowerowej w odniesieniu do powierzchni Gdyni), wartość wyjściowa miernika na 2015 r. 0,42 km, a wartość docelowa: „wzrost” (wartość osiągnięta w 2021 r. 0,53 km).

(akta kontroli str.301-511,1554-1568)

¹⁶ Uchwała nr XVI/363/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 stycznia 2016 r. w sprawie powołania Laboratorium Innowacji Społecznych.

¹⁷ Uchwała nr V/55/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie powołania Gdynińskiego Centrum Sportu, Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 302, ze zm.

¹⁸ Oceny dokonano m.in. za rok 2020 w Strategii Elektromobilności dla Miasta Gdyni oraz za rok 2021 w Raporcie o stanie Gminy Miasta Gdyni. Dokumenty obejmowały zarówno mierniki jak i ocenę realizacji w zakresie obowiązujących w Mieście programów, polityk miejskich i strategii rozwoju w tym dotyczących rozwoju infrastruktury sieci rowerowej.

Wiceprezydent wyjaśnił, że ze względu na sytuację pandemiczną wyznaczony do badań Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdyni nie realizował „Badań i preferencji zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni”, które uwzględniają podział modalny podróży, w związku z czym Miasto nie posiadało nowszych danych porównawczych.

(akta kontroli str.1554-1568)

W dokumencie „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035” wskazano mierniki: udział rowerów elektrycznych w ramach systemu roweru miejskiego/metropolitalnego (program roweru miejskiego/metropolitalnego nie została wdrożony) oraz liczba wypożyczeń miejskich e-rowerów/cargo. Wartością wyjściową (na sierpień 2020 r.) było 124 wypożyczenia, wartość osiągnięta to 183 wypożyczenia na koniec 2020 r oraz 116 wypożyczeń na koniec 2021 r.

Kierownik Referatu Zrównoważonej Mobilności, wyjaśniła, że początkowy wzrost liczby wypożyczeń w drugiej połowie 2020 r. mógł być spowodowany tzw. „efektem nowości” wprowadzonej usługi. Dane za 2021 r. wskazują na stabilizację zainteresowania systemem wypożyczeń.

(akta kontroli str.36-268,2164-2165)

1.5 W badanym okresie do Urzędu nie wpłynęły postulaty, skargi czy wnioski w sprawach związanych z monitorowaniem i realizacją przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z infrastrukturą rowerową. W dniu 08 kwietnia 2021 r. w/w zakresie wpłynęła do Urzędu jedna petycja. Dotyczyła ona przebiegu drogi dla rowerów przy ul. Wielkopolskiej w Gdyni – Orłowo. Podstawą rozpatrywania skarg wniosków i petycji w Urzędzie były przepisy wewnętrzne: Regulamin Organizacyjny Urzędu Miasta Gdyni oraz pismo okólne Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 8 listopada 2016 r nr 21/16VI/S w sprawie postępowania z petycjami. W dniu 15 kwietnia 2021 r., zgodnie z Regulaminem organizacyjnym, petycję przekazano do ZDiZ w Gdyni zgodnie z właściwością. W dniu 30 kwietnia 2021 r. ZDiZ udzielił odpowiedzi wnoszącemu petycję.

(akta kontroli str.1580-1585)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Urzędu w badanym zakresie.

OBSZAR

2. Nadzór, przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu
faktycznego

2.1. Na terenie Gdyni znajdowało się we władaniu Miasta od 400 257 m (w 2018 r.), do 392 439 km (I kwartał 2022 r.) dróg¹⁹, tj. nastąpił spadek o 7818 m (%).

Zasób infrastruktury rowerowej kształtował się następująco; 61 554 m (2018 r.), 63 987 m (2019 r.), 66 533 m (2020 r.), 70 468 (2021 r.) oraz 70 468 m (2022 r. I kwartał). Na infrastrukturę rowerową składały się:

- drogi dla rowerów – 49 802 m (2018 r.), 51 629 m (2019 r.), 52 309 m (2020 r.), 53 819 m (2021 r. i I kwartał 2022 r.);

¹⁹ Stan na 31 grudnia 2019 r. wyniósł 20 740 m, na 31 grudnia 2020 r. 20 740 m, na 31 grudnia 2021 r. 20 800 m.

- drogi dla pieszych i rowerów – 10 141m (2018 r.), 10 187 m (2019 r.), 10 613 m (2020 r.), 11 478 m ((2021 r. i I kwartał 2022 r.);
- pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy – 1611 m (2018 r.), 2171 m (2019 r.), 3611 m (2020 r.), 5171 m (2021 r. i I kwartał 2022 r.)

Infrastruktura rowerowa obejmowała 15,7% łącznej długości dróg w Mieście na koniec 2018 r. oraz 18,3% łącznej długości dróg w Mieście na koniec marca 2022 r. Stosunek infrastruktury rowerowej do liczby mieszkańców Gdyni wyniósł 13%. Również stosunek infrastruktury rowerowej do powierzchni miasta kształtował się na poziomie 13%. Na koniec 2018 r. w Gdyni było 91 stref prędkości ograniczonej do 30 km/h, na koniec 2019 r. – 92, na koniec 2020 r. – 125, na koniec 2021 r. oraz 2022 r. (I kwartał) – 137. W okresie objętym kontrolą Gdynia dysponowała od pięciu (2018 r. i 2019 r.) do ośmiu zadaszonych parkingów (2020 - 2022 I kwartał). Na terenie Miasta Gdyni nie występowały pasy ruchu dla rowerów w ciągu dróg, na których dopuszczalna prędkość pojazdów była wyższa niż 50 km/h.

(akta kontroli str. 1537-1539)

2.2 Za realizację zadań z zakresu rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej z ramienia Urzędu Miasta odpowiedzialne były Wydział Inwestycji oraz Wydział Projektów Infrastrukturalnych (więcej w pkt.1.2). W okresie objętym kontrolą w Urzędzie obowiązywały następujące dokumenty (standardy wykonawcze, techniczne) w zakresie realizacji przedsięwzięć dotyczących infrastruktury rowerowej: Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie²⁰; Wytyczne do tymczasowej organizacji ruchu na czas robót w trasach rowerowych na terenie Gdyni²¹; „Standardy równoważenia mobilności w projektowaniu dla Gminy Miasta Gdyni”²² oraz Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r.

(akta kontroli str.18-35)

Wiceprezydent wyjaśnił, że oprócz wskazanych powyżej dokumentów Urząd korzystał również m.in. z: „Wytycznych i rekomendacji w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”²³.

(akta kontroli str.1554-1568)

2.3. Wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków na rozwój infrastruktury drogowej ogółem w Urzędzie wyniosła odpowiednio:

- Rok 2019 – plan 8448 tys. zł, plan po zmianach i wykonanie 8518 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta²⁴ 4566 tys. zł.
- Rok 2020 – plan 24 024 tys. zł, plan po z mianach i wykonanie 14 465 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 8703 tys. zł;

²⁰ Dokument opracowany przez firmę Nizielski & Borys Consulting – przyjęty do stosowania 10 lipca 2012 r. zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni nr 7148/12/VI/M.

²¹ Dokument opracowany przez Jakuba Łubkowskiego i Rafała Studzińskiego – przyjęty do stosowania 01 września 2015 r. zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni nr 3129/15/VII/M.

²² Dokument opracowany przez zespół roboczy złożony z pracowników Wydziału Inwestycji Miasta Gdyni, jest dokumentem wewnętrznym opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej <https://bip.um.gdynia.pl/sprawy-do-załatwienia.158/standardy-rownowazenia-mobilnosci-w-projektowaniu-dla-gminy-miasta-gdyni.570105>.

²³ Dokument współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020, Gdańsk 2019.

²⁴ Środki pochodzące spoza budżetu miasta: Inwestor Prywatny, środki unijne, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Urząd Marszałkowski, Fundusz Dróg Samorządowych 2019 r.

- Rok 2021 – plan 19 110 tys. zł, plan po zmianach 12 252 tys. zł, wykonanie 11 462 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 6279 tys. zł;
- Rok 2022 (I kwartał) – plan 35 575 tys. zł, plan po zmianach 30 606 tys. zł, wykonanie 26 669 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 506 tys. zł.

Wysokość zaplanowanych i poniesionych wydatków na rozwój infrastruktury rowerowej kształtował się następująco:

- Rok 2019 – plan 3088 tys. zł, plan po zmianach i wykonanie 1383 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 2176 tys. zł;
- Rok 2020 – plan 986 tys. zł, plan po zmianach i wykonanie 527 tys. zł;
- Rok 2021 – plan 6561 tys. zł, plan po zmianach 4903 tys. zł, wykonanie 4113 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 1786 tys. zł;
- Rok 2022 (I kwartał) – plan 3441 tys. zł, plan po zmianach 3419 tys. zł, wykonanie 2152 tys. zł, środki pochodzące spoza budżetu miasta 4244 tys. zł.

Zmiany planów finansowych w zakresie wydatków na rozwój infrastruktury rowerowej w latach 2019 – 2021 wynikały ze zmian realizacji zadań inwestycyjnych oraz rozliczeń wystawianych faktur i ich terminów płatności przypadających na okres na przełomie lat budżetowych.

(akta kontroli str.1540-1543)

Wiceprezydent wyjaśnił, że część inwestycji, a tym samym wydatków pierwotnie planowanych na lata 2019 – 2020 z uwagi na nie rozstrzygnięte przetargi, była przesuwana i realizowana w kolejnych latach co powodowało zmiany w planach finansowych. Wpływ na zmiany w planach finansowych miało również pozyskiwanie środków na realizację inwestycji drogowych (w tym dróg dla rowerów) ze środków europejskich.

W celu pozyskania dodatkowych środków na infrastrukturę rowerową Urząd zgłosił w 2021 r. sieć gdyńskich dróg rowerowych do ujęcia w opracowanej na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim”. Ujęcie tras rowerowych w w/w dokumencie umożliwi lub ułatwi gminie ubieganie się o środki zewnętrzne na inwestycje w tym zakresie, np. z programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.

(akta kontroli str. 1639-1775)

2.4. Przyrost (rok do roku) będącej we władaniu Miasta infrastruktury rowerowej w poszczególnych latach nastąpił w kategorii „drogi (ścieżki) dla rowerów” o 3,6% w 2019 r. i o 2,9% w 2021 r.; „drogi dla pieszych i rowerów” o 0,45% w 2019 r. i o 8,1% w 2021 r.; „pasy ruchu dla rowerów kontrapasy” o 34% w 2019 r. i o 43,2% w 2021 r.

(akta kontroli str.1537-1539)

2.5. W całym okresie objętym kontrolą w Gdyni funkcjonowała miejska wypożyczalnia rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Była ona prowadzona przez pracowników (Urząd nie ponosił dodatkowych wydatków). Miasto dysponowało 15 rowerami transportowymi w części przystosowanymi do przewozu osób 43,2% w tym dzieci²⁵. Rowery można było wypożyczyć w trzech punktach. Liczba wypożyczeń wyniosła: 76 (2019 r.), 183 (2020 r.), 116 (2021 r.), 9 (2022 r. I kwartał)

W Urzędzie realizowano dwa projekty związane z funkcjonowaniem systemów rowerów publicznych: CCCB (City Changer in Urban Mobility) wypożyczalnia dla mieszkańców Gdyni; CoBiUM (Cargo Bike in Urban Mobility) dla pracowników samorządu, przedsiębiorców oraz organizacji pozarządowych. Według wyjaśnień Kierownika Referatu Zrównoważonej Mobilności, z uwagi na wykazywane zainteresowanie ze strony mieszkańców i przedsiębiorców planowane jest dalsze utrzymanie wypożyczalni. Urząd nie wyklucza rozbudowy oferty, ale nie ma konkretnego planu działania w tym zakresie.

(akta kontroli str. 2164-2165)

W latach 2019 – 2020 funkcjonował również „System Roweru Metropolitalnego MEVO” na podstawie projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”²⁶. W ramach projektu Urząd Miasta Gdyni poniósł wydatki: 3 944 957 zł (2019 r.) oraz 93 523 zł (2020 r.). Projekt zakładał budowę systemu opartego o flotę rowerów publicznych wraz z zapleczem technicznym i teleinformatycznym, oferujący bezpłatną lub niskopłatną komunikację rowerową dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot. Kierownik Referatu Organizacji Ruchu wyjaśnił, że na skutek niewywiązywania się z warunków umowy przez operatora (m. in. niedotrzymanie terminów dostaw rowerów, niedotrzymanie parametrów obsługi systemu, częsty brak dostępności roweru) w październiku 2019 r. rozwiązano umowę na zarządzanie Rowerem Metropolitalnym MEVO²⁷.

(akta kontroli str.2148-2163)

2.6. W latach 2019 – 2022 (I kwartał) udzielono 10 zamówień publicznych związanych z powstaniem lub ulepszeniem infrastruktury rowerowej na ogólną kwotę 146 927,3 tys. zł. Infrastruktura rowerowa była dominującym przedmiotem czterech zamówień o łącznej wartości 9 353,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 1544-1550)

Badaniu poddano dwa zamówienia publiczne o łącznej wartości 8 069,8 tys. zł których przedmiotem była budowa dróg (ścieżek) dla rowerów:

- rozbudowa ul. Płk. Dąbka na odcinku od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatkowskiego poprzez budowę drogi rowerowej – zadanie 1, wartość zamówienia 737,9 tys. zł, przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego w 2020 r;
- rozbudowa al. Zwycięstwa na odcinku od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej poprzez budowę drogi rowerowej, wartość zamówienia 7331,9 tys. zł, przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego w 2018 r.

(akta kontroli str. 555-743, 852-1250)

²⁵ Rowery z otwartą skrzynią transportową z przodu 11 szt., rowery z zamkniętą skrzynią transportową 4 szt. (w tym 8 rowerów wyposażonych w ławeczki przystosowane do przewozu osób i dzieci – wyposażone w dziecięce pasy bezpieczeństwa).

²⁶ Umowa z dnia 10 kwietnia 2017 r. nr 500.031.52.2017.

²⁷ Dane zawarte w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, odnoszące się do wypożyczalni rowerów mają charakter informacyjny, ponieważ przedmiotem kontroli nie była prawidłowość działań dotyczących funkcjonowania systemu wypożyczalni roweru miejskiego.

Badanie ww. zamówień wykazało, że:

- postępowania przygotowano i przeprowadzono zgodnie z zasadami określonymi w ustawie Prawo Zamówień Publicznych oraz z obowiązującą w Urzędzie „Instrukcją udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Miasta Gdyni”²⁸;
- zawarte umowy²⁹ zawierały postanowienia dotyczące warunków i sposobu odstąpienia od umowy oraz jej zmiany, a także naliczenia kar umownych w przypadku m.in. opóźnień w wykonaniu przedmiotu umowy lub odstąpienia od umowy przez Zamawiającego z przyczyn zależnych od Wykonawcy; umowy były zmieniane na podstawie aneksów wraz z ich uzasadnieniem w sposób zgodny z ustawą Prawo Zamówień Publicznych.
- przedmiot w/w umów, został zrealizowany w umówionym terminie, co potwierdzono protokołami odbioru;
- w jednym z badanych zamówień³⁰ wystąpiła okoliczność uzasadniająca naliczenie kary umownej z tytułu wady w dokumentacji projektowej, ujawnionej w trakcie realizacji inwestycji. Kara umowna w wysokości 19 495,90 zł została prawidłowo naliczona i zapłacona.

(akta kontroli str.512-554, 555-743,852-1250,1523-1536)

2.7. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu infrastruktury rowerowej objętych badaniem przebiegała w sposób następujący:

Zadanie inwestycyjne p.n. „Rozbudowa ul. Płk. Dąbka na odcinku od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatkowskiego poprzez budowę drogi rowerowej – zadanie 1”, zostało zrealizowane na podstawie umowy nr KB/315/UI/40-W/2020 z dnia 19.08.2020 r. wraz z aneksem nr 1/2020 z dnia 05.11.2020 r. Zakres umowy obejmował roboty drogowe, roboty elektryczne – oświetlenie, zieleń, małą architekturę oraz docelową organizację ruchu. Umowna data zakończenia robót i zgłoszenie gotowości do odbioru wyznaczono na dzień 27.11.2020 r. W dniu 30.11.2020 r. ustanowiony inspektor nadzoru inwestorskiego³¹ potwierdził wykonanie robót w terminie umownym oraz potwierdził przez wykonawcę gotowość do odbioru w terminie umownym. Odbiór końcowy inwestycji³² nastąpił w dniu 08.04.2021 r. na podstawie „Protokołu odbioru końcowego robót i przekazaniem do użytkowania”, po dostarczeniu przez Wykonawcę decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Zgodnie z warunkami określonymi w specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót, roboty budowlane były odbierane przez inspektora nadzoru robót drogowych oraz inspektora nadzoru robót elektrycznych. Całkowita wartość inwestycji wyniosła 737,9 tys. zł brutto. Wydatki zostały prawidłowo ujęte w rozdziale 60015. Inwestycja była współfinansowana w ramach umowy o dofinansowanie nr RPPM 08.04. 00-22-0001/16-01 na projekt „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym – utworzenie trasy R-10 na obszarze Gdyni”. Wypłata wynagrodzenia dla Wykonawcy została dokonana w terminach i kwotach wynikających z umów.

(akta kontroli str.744-851)

²⁸ Zarządzenie nr 2310/15/VII/S Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 09 czerwca 2015 r. w sprawie „Instrukcji udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Miasta Gdyni”.

²⁹ Umowy: nr KB/315/UI/40-W/2020 z dnia 19.08.2020 r ; nr KB/647/UI/69-W/2018 z dnia 31.08.2018 r.

³⁰ Zamówienie publiczne w zakresie „Rozbudowa al. Zwycięstwa na odcinku od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej poprzez budowę drogi rowerowej.

³¹ Zgodnie z zawartą umową nadzór na inwestycją sprawowało Biuro Obsługi Inwestycji „Inwest – Wybrzeże” sp. z o.o. z Gdyni.

³² Rozpoczęcie odbioru końcowego nastąpiło w dniu 18.12.2020 r.

Zadanie inwestycyjne p.n. „Rozbudowa al. Zwycięstwa na odcinku od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej poprzez budowę drogi rowerowej” zostało zrealizowane na podstawie umowy nr KB/647/UI/69-W/2018 z dnia 31.08.2018 r. w raz z aneksami³³. Zakres umowy obejmował roboty drogowe, zielen, małą architekturę, docelową organizację ruchu, kanalizację deszczową, trakcję trolejbusową, oświetlenie, mury oporowe, teletechnikę oraz sieć Tristar. Umowna data zakończenia robót i zgłoszenie gotowości do odbioru wyznaczono na dzień 31.07.2019 r. W dniu 02.08.2019 r. ustanowiony inspektor nadzoru inwestorskiego³⁴ potwierdził wykonanie robót w terminie umownym oraz potwierdził przez wykonawcę gotowość do odbioru w terminie umownym. Odbiór końcowy inwestycji³⁵ nastąpił w dniu 23.09.2019 r. na podstawie „Protokołu odbioru końcowego robót i przekazaniem do użytkowania”, po dostarczeniu przez Wykonawcę decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Zgodnie z warunkami określonymi w specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót, roboty budowlane były odbierane przez inspektora nadzoru robót: drogowych, sanitarnych, elektrycznych oraz teletechnicznych. Całkowita wartość inwestycji wyniosła 7331,9 tys. zł brutto. Wydatki zostały prawidłowo ujęte w rozdziale 60015. Inwestycja była współfinansowana w ramach umowy o dofinansowanie nr RPPM 08.04. 00-22-0001/16-01 na projekt „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym – utworzenie trasy R-10 na obszarze Gdyni”. Wyplata wynagrodzenia dla Wykonawcy została dokonana w terminach i kwotach wynikających z umów. W ramach umowy naliczono karę umowną z tytułu wady w dokumentacji projektowej, ujawnionej w trakcie realizacji inwestycji w wysokości 19 495,90 zł³⁶ zgodnie z umową nr KB/539/UI/110-W/2015 z dnia 25.08.2015 r.

(akta kontroli str. 1252-1522)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Urzędu w badanym zakresie.

OBSZAR

3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej

Opis stanu
faktycznego

3.1. Zadania związane z rozwojem, modernizacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury miejskiej, w tym rowerowej wykonywał ZDiZ. Bezpośredni nadzór nad ZDiZ sprawował Prezydent, a nadzór merytoryczny w jego imieniu Wydział Inwestycji (§§ 12 i 27 Regulaminu Urzędu Miasta Gdyni) – więcej pkt 1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 1594-1638)

3.2. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym Urzędu Miasta Gdyni nadzór merytoryczny w tym za utrzymanie infrastruktury rowerowej, nad ZDiZ sprawował wiceprezydent ds. rozwoju, a nadzór nad prowadzeniem rachunkowości i gospodarki finansowej Miasta, w tym nad podległymi Prezydentowi jednostkami organizacyjnymi, sprawował skarbnik miasta. ZDiZ jako miejska jednostka organizacyjna była

³³ Aneks nr 1 z dnia 23.10.2018 r.; Aneks nr 2 z dnia 07.02.2019 r.; Aneks nr 3 z dnia 02.04.2019 r.; Aneks nr 4 z dnia 06.05.2019 r.; Aneks nr 5 z dnia 18.07.2019 r.

³⁴ Zgodnie z zawartą umową nadzór na inwestycją sprawowało Biuro Obsługi Inwestycji „Inwest – Wybrzeże” sp. z o.o. z Gdyni.

³⁵ Rozpoczęcie odbioru końcowego nastąpiło w dniu 06.09.2019 r.

³⁶ Kara umowna w wysokości 4 596,20 zł została potrącona na podstawie noty księgowej z dnia 06.12.2019 r. nr NK/38/UI/2019 różnica w kwocie 14 899,70 zł została uiszczona przelewem w dniu 10.02.2020 r.

zobowiązana do składania informacji o przebiegu wykonania budżetu za I półrocze roku budżetowego oraz sprawozdanie za rok budżetowy. Ww. informacje zawierały dane liczbowe oraz część analityczną komentującą realizację zadań oraz wynikające z niej wnioski. Składane informacje oraz sprawozdania były wykorzystywane do podejmowania działań usprawniających w obszarze prawidłowego utrzymania infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli str.9-17,1569-1573)

3.3. Wysokość zaplanowanych i wydatkowanych środków przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem kształtowała się następująco:

- Rok 2019 – plan 19 653 tys. zł, plan po zmianach 28 835 tys. zł, wykonanie 25 592 tys. zł (88,7 % planu po zmianach)
- Rok 2020 – plan 23 835 tys. zł, plan po zmianach 24 404 tys. zł, wykonanie 23 306 tys. zł (95,5 % planu po zmianach);
- Rok 2021 – plan 21 937 tys. zł, plan po zmianach 25 845 tys. zł, wykonanie 23 696 tys. zł (91,6 % planu po zmianach);
- Rok 2022 (I kwartał) – plan 21 776 tys. zł, plan po zmianach 24 242 tys. zł, wykonanie 2 977 tys. zł (12,2% planu po zmianach).

Wysokość szacunkowych³⁷ wydatków na utrzymanie infrastruktury rowerowej wyniosły odpowiednio:

- Rok 2019 – plan 445 tys. zł, plan po zmianach 1 117 tys. zł, wykonanie 1 097 tys. zł (% planu po zmianach);
- Rok 2020 – plan 898,8 tys. zł, plan po zmianach 670,8 tys. zł, wykonanie 566,7 tys. zł (98,2 % planu po zmianach);
- Rok 2021 – plan 412,1 tys. zł, plan po zmianach 405,1 tys. zł, wykonanie 227,6 tys. zł (56,1 % planu po zmianach);
- Rok 2022 (I kwartał) – plan 0, plan po zmianach 8 tys. zł, wykonanie 0.

W latach 2019-2022 (I kwartał) wysokość wydatków bieżących poniesionych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej wyniosła: 597,3 tys. zł z tytułu dróg (ścieżek) dla rowerów; 770, 4 tys. zł z tytułu dróg dla pieszych i rowerów; 339,5 tys. zł z tytułu pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów; 12,9 tys. zł na zadane parkingi rowerowe; 56,4 tys. zł na miejsca obsługi rowerzystów. Wydatki na realizację utrzymania infrastruktury rowerowej planowano i realizowano zgodnie z obowiązującymi procedurami wewnętrznymi³⁸.

(akta kontroli str. 1551-1553)

³⁷ Dane w zakresie wydatków na utrzymanie infrastruktury, przygotowane przez Urząd, nie były agregowane, zostały wyliczone na potrzeby kontroli.

³⁸ Uchwała Rady Miasta Gdyni z dnia 28 września 2011 r. nr XII/220/2011 w sprawie trybu prac nad projektem uchwały budżetowej Miasta Gdyni oraz pisma okólnie Prezydenta Miasta Gdyni w sprawie ustalania zasad i terminów sporządzania projektów planów finansowych za lata 2019-2022.

Wiceprezydent wyjaśnił, że środki na utrzymanie infrastruktury rowerowej w 2022 r. zostały zabezpieczone w ramach bieżących środków Referatu Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich Zarządu Dróg i Zieleni.

(akta kontroli str. 1639-1775)

3.4. W latach 2019 – 2020 projekty organizacji ruchu zatwierdzał ZDiZ. Zgodnie z wnioskiem NIK³⁹ wynikającym z przeprowadzonej w 2020 r. kontroli nr P/20/038, realizację zadań organu zarządzającego ruchem przejął od 2021 r. Referat Organizacji Ruchu Urzędu.

Badanie dokumentacji 10 elementów infrastruktury rowerowej⁴⁰ wykazało, że wszystkie odcinki dróg rowerowych posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Ponadto: w dziewięciu przypadkach⁴¹ zatwierdzono stałą organizację ruchu natomiast w jednym przypadku⁴² zatwierdzono czasową organizację ruchu; w trzech przypadkach⁴³ projekty organizacji ruchu nie spełniały wymagań określonych w § 5 rozporządzenia zarządzania ruchem; w dziewięciu⁴⁴ przypadkach organ zarządzający ruchem nie przeprowadzał kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu – szerzej w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str.18-30,1776-1948))

Kontrola prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach, była wykonywana: w latach 2019-2020 przez ZDiZ w Gdyni. Kontrolę w 2021 r. (w czerwcu i lipcu) przeprowadzali pracownicy Referatu Organizacji Ruchu Urzędu. Następne kontrole zostały przeprowadzone po okresie jednego, roku tj. w czerwcu i lipcu 2022 r., co szerzej opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 1949-2147))

Przeprowadzone oględziny ww. 10 odcinków dróg dla rowerów z udziałem specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego wykazały, że drogi rowerowe wykonane były z mas bitumicznych, za wyjątkiem jednego odcinka⁴⁵, który został wykonany z kostki betonowej: sześć dróg było dwukierunkowych o szerokości co najmniej 2 m;

³⁹ Wynikającym z przeprowadzonej w 2020 r. kontroli nr P/20/038 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

⁴⁰ Legionów od ul. Redłowskiej do ul. Lutyckiej; Obrońców Wybrzeża od ul. 3-ego Maja do ul. Władysława IV; Stryjska między al. Zwycięstwa a rondem (węzeł Macieja Brzeskiego); Janka Wiśniewskiego od stacji benzynowej w kierunku Oksywia; Zwycięstwa od ul. Stryjskiej do salonu samochodowego ;Abrahama między ul. Starowiejską a ul. 10 lutego; Zwycięstwa od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej; Dąbka od ul. Kwiatkowskiego; Władysława IV od ul. 10 Lutego do Armii Krajowej; Zielona od ROD Kotwica w kierunku Babich Dołów.

⁴¹ Legionów od ul. Redłowskiej do ul. Lutyckiej; Obrońców Wybrzeża od ul. 3-ego Maja do ul. Władysława IV; Stryjska między al. Zwycięstwa a rondem (węzeł Macieja Brzeskiego); Janka Wiśniewskiego od stacji benzynowej w kierunku Oksywia; Zwycięstwa od ul. Stryjskiej do stacji benzynowej ;Abrahama między ul. Starowiejską a ul. 10 lutego; Zwycięstwa od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej; Dąbka od ul. Kwiatkowskiego; Władysława IV od ul. 10 Lutego do Armii Krajowej.

⁴² Zielona od ROD Kotwica w kierunku Babich Dołów.

⁴³ Legionów od ul. Redłowskiej do ul. Lutyckiej – brak nazwiska i podpisu projektanta; Stryjska między Al. Zwycięstwa a rondem (węzeł Macieja Brzeskiego) – brak terminu wprowadzenia organizacji ruchu; Zwycięstwa od ul. Kościelnej do Orłowskiej – brak terminu wprowadzenia organizacji ruchu.

⁴⁴ Legionów od ul. Redłowskiej do ul. Lutyckiej; Obrońców Wybrzeża od ul. 3-ego Maja do ul. Władysława IV; Stryjska między al. Zwycięstwa a rondem (węzeł Macieja Brzeskiego); Janka Wiśniewskiego od stacji benzynowej w kierunku Oksywia; Zwycięstwa od ul. Stryjskiej do salonu samochodowego ;Abrahama między ul. Starowiejską a ul. 10 lutego; Zwycięstwa od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej ; Zielona od ROD Kotwica w kierunku Babich Dołów.

⁴⁵ Zwycięstwa od ul. Stryjskiej do salonu samochodowego.

w trzech⁴⁶ z badanych miejsc drogi jednokierunkowe nie miały wymaganej szerokości 1,5 m; szerokość dwóch⁴⁷ przejazdów dla rowerzystów wynosiła mniej niż 3 m (2,5 m); w jednym przypadku ciąg rowerowo-pieszny na estakadzie przy ul. Janka Wiśniewskiego miał szerokość 1,5 m,

Naczelnik Wydziału Inwestycji wyjaśnił, że przebudowa drogi przy ul. Janka Wiśniewskiego nie była realizowana z myślą o rowerzystach, a zarządca ruchu po odbiorze przebudowy został poproszony o oznakowanie dające możliwość przejazdu rowerem po istniejących już ciągach, aby uzyskać wymaganą szerokość, konieczna była by kosztowna przebudowa, wtedy nowych obiektów inżynierskich.

Na trzech odcinkach stwierdzono zły stan techniczny elementów infrastruktury rowerowej. Na jednym odcinku istnieje bariera w postaci postumentu pomnika. Na dwóch odcinkach występowała roślinność ograniczająca widoczność. W jednym przypadku stwierdzono brak ciągłości infrastruktury rowerowej (przy ul. Zielonej na odcinku od ul. Płk. Dąbka do ul. Bosmańskiej). Opis ww. nieprawidłowości zawarto w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W trakcie oględzin stwierdzono nieprawidłowości zakresie oznakowania pionowego, których opis zawarto w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str.1574-1579)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Urząd nie przedłożył dokumentacji zatwierdzenia stałej organizacji ruchu na odcinku ul. Zielonej od ROD Kotwica w kierunku Babich Dołów. Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze stanowi integralną część dokumentacji budowy. Jej brak stanowił naruszenie przepisu § 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str.1776-1948)

Wiceprezydent wyjaśnił, że nie odnaleziono dokumentu potwierdzającego zatwierdzenie stałej organizacji ruchu ul. Zielonej. Natomiast organizację tą można obejrzeć w projekcie czasowej organizacji ruchu pt. „Organizacja ruchu w czasie OPENER 2022”. Projekt czasowej organizacji ruchu uwzględnia inwentaryzację docelowego oznakowania, czyli aktualną obowiązującą stałą organizację ruchu.

(akta kontroli str. 2166-2170)

W ocenie NIK powyższe wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie, ponieważ czym innym jest projekt stałej organizacji ruchu, a czym innym – czasowej organizacji ruchu.

2. W trzech na 10 badanych spraw, projekty organizacji ruchu nie spełniały wymagań określonych w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem i tak na odcinku:

- Legionów od ul. Redłowskiej do Lutyckiej – stwierdzono brak nazwiska i podpisu projektanta (§ 5 ust. 1 pkt 7);
- Stryjska między Al. Zwycięstwa a rondem (węzeł Macieja Brzeskiego) – stwierdzono brak terminu wprowadzenia organizacji ruchu (§ 5 ust. 1 pkt 6);

⁴⁶ ul. Stryjska w kierunku Al. Zwycięstwa (1,4 m); ul. Legionów w kierunku Stryjskiej (1,48 m); ul. Legionów w kierunku ul. Lutyckiej (1,45 m)

⁴⁷ ul. Władysława IV (w okolicy ul. Obrońców Wybrzeża) oraz ul. Energetyków w ul. Janka Wiśniewskiego

- Zwycięstwa od ul. Kościelnej do Orłowskiej – stwierdzono brak terminu wprowadzenia organizacji ruchu (§ 5 ust. 1 pkt 6).

(akta kontroli str.1776-1948)

Wiceprezydent wyjaśnił, że nie zna przyczyn braku dat wprowadzenia organizacji ruchu w projekcie stałej organizacji ruchu. Natomiast w przypadku braku podpisu i nazwiska projektanta wyjaśnił, że do opracowania projektu organizacji ruchu nie są wymagane uprawnienia budowlane. Poza tym brakiem, projekt stałej organizacji spełnia wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str.2166-2170)

NIK zauważa, że obowiązek zawarcia nazwiska i podpisu projektanta wynika z ww. przepisów.

3. W przypadku dziewięciu na 10 badanych spraw dotyczących stałych organizacji ruchu, Urząd w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu nie przeprowadził kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Stanowiło to naruszenie § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str.1949-2147)

Wiceprezydent wyjaśnił, że odbiorów przedmiotowych projektów organizacji ruchu dokonywał ZDiZ, który miał za zadanie realizować obowiązki zarówno zarządcy ruchu, jak i zarządcy drogi. Kontrole oznakowania były wykonywane w formie odbiorów technicznych, w których uczestniczyły różne branże drogowe.

(akta kontroli str.2175-2243)

Zdaniem NIK, powyższe wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie. Zgodnie z przepisami obowiązek przeprowadzania ww. kontroli został nałożony na prezydenta miasta.

4. We wszystkich badanych przypadkach dotyczących 10 odcinków dróg kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach, przeprowadzano po upływie roku, zamiast co najmniej raz na sześć miesięcy. Stanowiło to naruszenie § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli str.1949-2140)

Wiceprezydent wyjaśnił, że kontrola półroczna planowana na grudzień 2021 r. nie została przeprowadzona ze względu na zmiany organizacyjne dokonane w październiku 2020 r. polegające na rozdzieleniu zarządcy drogi od zarządcy ruchu jako osobne jednostki miejskie. Wskazane od 2020 r. braki są wynikiem procesu wdrażania się zarządcy ruchu w rozszerzony zakres obowiązków i zmiany organizacyjno – administracyjne.

(akta kontroli str.2175-2243)

Zdaniem NIK powyższe wyjaśnienia nie mogą stanowić wystarczającego usprawiedliwienia do nieprzestrzegania przepisów.

5. Pomimo podejmowania przez Prezydenta Miasta szeregu działań w zakresie nadzoru, stwierdzono jednak, że nie był on w pełni skuteczny.

Ogłędziny badanych odcinków dróg wykazały bowiem m.in., że:

- w dwóch miejscach⁴⁸ występowała roślinność ograniczająca szerokość przekroju drogi dla rowerów (zwężająca przejazd), co było niezgodnie z § 52 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych dróg publicznych i ich usytuowania⁴⁹, zgodnie z którym zieleń w pasie drogowym nie powinna zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymania drogi;
- na trzech odcinkach stwierdzono zły stan techniczny elementów infrastruktury rowerowej, tj. nierówną kostkę chodnikową na przejeździe⁵⁰, pęknięcia, nierówności, ubytki materiału⁵¹;
- pas ruchu dla rowerów na jedynym odcinku⁵² przylegał bezpośrednio do pasa postojowego bez zachowania odstępu, co stwarzało niebezpieczne sytuacje dla rowerzystów (drzwi samochodów otwierały się bezpośrednio na pas ruchu dla rowerów);
- nie oznakowano bariery w postaci postumentu pomnika, stwarzającego realne zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzystów na jedynym odcinku⁵³;
- organizacja ruchu wprowadzona na ul. Abrahama nie zapewniała bezpieczeństwa rowerzystów. Jako elementy zagrażające bezpieczeństwu rowerzystów należy wskazać parkowanie skośne do chodnika przy kontraruchu rowerowym, wjazd na jezdnie z drogi dla rowerów zza parkującego skośnie samochody, przez co rowerzysta może zostać niezauważony przez kierowców samochodów.

Naczelnik Wydziału Inwestycji wyjaśnił, że:

- prace związane z pielęgnacją drzewostanu zlecane były przez ZDiZ firmie zewnętrznej wyłonionej w drodze przetargu nieograniczonego. W pierwszej kolejności wykonywane były prace mające na celu usunięcie zagrożenia życia i mienia, a w dalszej – dotyczące zawężenia skrajni dróg (w tym rowerowych), zasłoniętych znaków i sygnalizatorów. Pielęgnacja drzewostanu wykonywana była według harmonogramu prac, realizowanego w kolejności potrzeb, w miarę posiadanych środków finansowych;
- z uwagi na duże potrzeby i ograniczone środki finansowe, jakim dysponuje ZDiZ na remonty dróg, drobne uszkodzenia nawierzchni nie powodujące zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników (jak np. spękania nawierzchni) były poddawane obserwacji i naprawiane w terminie późniejszym przy okazji kompleksowych remontów;

⁴⁸ ul. Stryjska w kierunku ul. Lotników i Al. Zwycięstwa (w okolicy osiedle mieszkalnego).

⁴⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 124.

⁵⁰ Na przejeździe rowerowy przez na ul. Janka Wiśniewskiego (w okolicy skrzyżowania z ul. Energetyków).

⁵¹ Nawierzchnia pasa ruchu w ul. Obrońców Wybrzeża w kierunku ul. Władysława IV.

⁵² ul. Obrońców Wybrzeża – w kierunku ul. Władysława IV.

⁵³ ul. Władysława IV za przejazdem z ul. Armii Krajowej.

- organ zarządzający ruchem w momencie zatwierdzania przedmiotowego projektu skupiał się na zachowaniu większej szerokości pasa ruchu ogólnego, obecnie te priorytety się zmieniły i planowane jest zmniejszenie szerokości pasa ogólnego do minimum uzyskując szerokość do zastosowania bezpiecznego odstępu;
- postument nie został przesunięty z powodu ograniczeń budżetowych i sprzeciwu komitetu fundatorów pomnika. Dla zapewnienia bezpieczeństwa, rejon w okolicy pomnika został oznakowany jako ciąg pieszo – rowerowy co oznacza, że rowerzysta może ominąć przeszkodę z boku. Przesunięcie pomnika jest planowane w przyszłości. Nie oznakowano postumentu pomnika, znajdującego się w świetle drogi dla rowerów, gdyż wiązało się to z ingerencją wizualną w obiekt o charakterze estetycznym;
- nie były znane przyczyny wprowadzenia na ul. Abrahama organizacji ruchu w sposób niezapewniający bezpieczeństwa. Nieprawidłowość zostanie skorygowana zatwierdzeniem nowego projektu organizacji ruchu.

Ponadto w trakcie oględzin stwierdzono:

- na jednym odcinku⁵⁴ znak C13/C16 umieszczono po lewej stronie drogi dla rowerów niezgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych⁵⁵, który stanowi, że znak drogowy pionowy umieszczony po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią dotyczy kierujących znajdujących się na wszystkich pasach ruchu; jeżeli jednak znaki są umieszczone nad poszczególnymi pasami ruchu, to znak dotyczy tylko kierujących znajdujących się na pasie, nad którym znak jest umieszczony. Znak drogowy umieszczony po lewej stronie jezdni lub pasów ruchu stanowi powtórzenie znaku umieszczonego po prawej stronie, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej;
- na dwóch odcinkach⁵⁶ dróg dwukierunkowych umieszczono znak F-19, co było niezgodne z § 75 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych⁵⁷, który stanowi, że Znak F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” wskazuje wyznaczony na jezdni pas ruchu przeznaczony dla pojazdów wskazanych na znaku⁵⁸;
- na jednym odcinku⁵⁹ nie było znaku P27;
- na jednym odcinku⁶⁰ umieszczono znak C13/C16 niezgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu;
- nie usunięto znaku drogowego wynikającego z tymczasowej organizacji ruchu na czas remontu w jednym miejscu⁶¹.

Naczelnik Wydziału Inwestycji wyjaśnił, że:

- nieznanne były powody umieszczenia znaku C-12/C-16 po lewej stronie; Referat Organizacji Ruchu nie posiada również pierwotnego zatwierdzonego projektu tej drogi dla rowerów, który wyjaśniałby tę kwestię; organ zarządzający ruchem przygotuje zmianę poprawiającą ten stan rzeczy;

⁵⁴ ul. Zielona przed skrzyżowaniem z ul. Lotników.

⁵⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.

⁵⁶ ul. Legionów (od ul. Redłowskiej do ul. Stryjskiej) oraz ul. Obrońców Wybrzeża (za skrzyżowaniem z ul. Władysława IV).

⁵⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm. – dalej: „rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów”.

⁵⁸ pas ruchu jest przeznaczony do jazdy w jednym kierunku, więc w domyśle ten znak może wskazywać tylko jeden kierunek jazdy.

⁵⁹ ul. Stryjskiej w kierunku ul. Lotników.

⁶⁰ ul. Władysława IV za przejazdem przez ul. Armii Krajowej.

⁶¹ na przejeździe przez ul. Plk. Dąbka na wysokości ul. Derdowskiego.

- znak F-19 umieszczone w ww. miejscach w ocenie organu zarządzającego ruchem nie wprowadzały w błąd uczestników ruchu i nie powodowały zagrożenia, a przeciwnie – w okresie opadów śniegu poprawiały bezpieczeństwo uczestników ruchu;
- w momencie projektowania inwestycji nie było znaków P-27 w przepisach – organ zarządzający ruchem uzupełni oznakowanie o taki znak;
- organ zarządzający ruchem nie przeprowadził jeszcze kontroli zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenie w prawie zarządzania ruchem;
- znak nie został jeszcze usunięty przez wykonawcę robót drogowych.
- nie dostosowano szerokości dwóch przejazdów dla rowerzystów⁶² do wymaganej od 8 października 2015 r.⁶³ szerokości 3 m. (przejazd miał szerokość 2,5 m.);
- pas ruchu dla rowerów na trzech odcinkach⁶⁴ nie miał wymaganej § 46 ust. 3 rozporządzenia szerokości 1,5 m;
- nie były znane przyczyny niewłaściwej szerokości ww. przejazdów dla rowerów i pasów ruchu; nieprawidłowość zostanie skorygowana zatwierdzeniem nowego projektu organizacji ruchu.

(akta kontroli str.1575-1579,1586-1593)

Zdaniem NIK wyżej wymienione okoliczności mogły wpływać niekorzystnie na bezpieczeństwo i atrakcyjność oraz komfort korzystania z miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

Wiceprezydent wyjaśnił, że w latach 2019 – 2020 nadzór nad realizacją zadań ZDiZ był prowadzony przez pracowników merytorycznych wewnątrz. W celu poprawy nadzoru w ZDiZ powołany został nowy Referat Nadzoru Inwestorskiego. Zadaniem Referatu jest zapewnienie nadzoru inwestorskiego nad przedsięwzięciami własnymi ZDiZ jak i tymi realizowanymi przez inne jednostki miejskie.

(akta kontroli str. 1642-1643)

6. W realizowanej przez Urząd inwestycji drogi rowerowej na odcinku Al. Zwycięstwa przy przejeździe rowerowym przez ul. Orłowską umiejscowione zostały bariery bez zachowania minimum 20 cm skrajni od biegnącej obok drogi dla rowerów, co naruszało § 54 ust 1 oraz schemat 5.2. w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

(akta kontroli str. 1575-1579)

Naczelnik Wydziału Inwestycji wyjaśnił, że nie były znane przyczyny umiejscowienia bariery bez zachowania minimum 20 cm skrajni do drogi dla rowerów, nieprawidłowość zostanie skorygowana.

(akta kontroli str. 1586-1593)

⁶² Przez ul. Władysława IV (w okolicy ul. Obrońców Wybrzeża) oraz przez ul. Energetyków w ul. Janka Wiśniewskiego.

⁶³ Zmiana pkt 4.2.2. załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów oraz urządzeń BRD wprowadzona rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. poz. 1314).

⁶⁴ ul. Stryjska w kierunku Al. Zwycięstwa (1,4 m.), ul. Legionów w kierunku ul. Stryjskiej (1,48 m.) oraz ul. Legionów w kierunku ul. Lutyckiej (1,45 m.).

OCENA CZĄSTKOWA

Za utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej w Mieście odpowiadał ZDiZ. Środki na utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej były planowane i realizowane corocznie w ramach budżetu miasta Gdyni.

Dokumentacja 10 szczegółowo badanych odcinków dróg była nie w pełni kompletna. Urząd nie we wszystkich przypadkach przeprowadzał wymagane przepisami kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu. Kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach były przeprowadzane nieterminowo.

Nadzór Wiceprezydenta Miasta nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej był nie w pełni skuteczny, czego skutkiem były stwierdzone w toku oględzin nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Wnioski

1. Zapewnienie, wymaganych przepisami prawa, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu.
2. Przeprowadzanie, wymaganych przepisami prawa, 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 podległych.
3. Ujmowanie w projektach organizacji ruchu wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa.
4. Sporządzenie aktualnego projektu organizacji ruchu dla odcinka drogi ul. Zielonej od ROD Kotwica w kierunku Babich Dołów.
5. Zapewnienie skutecznego nadzoru realizacji zadań przez ZDiZ w zakresie utrzymania prawidłowego stanu technicznego infrastruktury rowerowej.

Uwagi

NIK nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

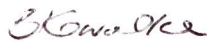
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, 31 sierpnia 2022 r.

Kontroler
Barbara Kowalska
główny specjalista kp.

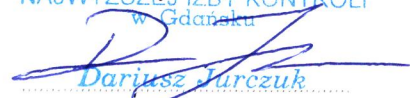


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

Dyrektor



.....
podpis



LGD.410.007.02.2022

Gdańsk, dnia 31.08.2022r.

UPOWAŻNIENIE

Upoważniam Pana Dariusza Jurczuka - p.o. wicedyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku do podpisania wystąpienia po kontroli P/22/087 – „Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej” , przeprowadzonej w URZĘDZIE MIEJSKIM W GDYNI.

p.o. DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Tomasz Sieroszewski
Tomasz Sieroszewski

