



## NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.007.03.2022

Pan  
Michał Felon  
Dyrektor  
Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni  
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni  
ul. 10 Lutego 24,  
81-364 Gdynia

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, 81-364 Gdynia (dalej: „Zarząd” lub „ZDiZ”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Felon, Dyrektor, od 16 listopada 2021 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Roman Witowski od 1 października 2010 r. do 30 czerwca 2019 r. oraz Wojciech Folejewski, od 1 lipca 2019 r. do 15 listopada 2021 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.</li><li>2. Przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.</li><li>3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2022 (I kwartał), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	Milena Szymańska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/69/2022 z 10 maja 2022 r.

(akta kontroli str. 1-2)

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Zarząd w latach 2019-2022 (I kwartał) realizował zadanie w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej infrastruktury rowerowej. W badanym okresie w Mieście Gdyni (dalej: „Miasto”) długość dróg dla rowerów wzrosła o 4.017 m, długość dróg dla pieszych i rowerów o 1.337 m, a długość pasów ruchu dla rowerów o 3.560 m. ZDiZ monitorował na bieżąco liczbę rowerzystów, analizował raporty dotyczące udziału podróży rowerem w ogólnym podziale zadań przewozowych oraz wskaźnik zmotoryzowania, przekładający się na bezpieczeństwo rowerzystów, a także analizował spójność sieci tras rowerowych.

Zarząd odpowiadał za akceptowanie i opiniowanie projektów budowlanych inwestycji i remontów drogowych oraz projektów organizacji ruchu w zakresie komunikacji rowerowej. Brak zgłoszenia przez Zarząd uwag do projektu drogi dla rowerów wzdłuż ul. Władysława IV, pomimo zlokalizowania w świetle drogi niebezpiecznej bariery było działaniem nierzetelnym.

ZDiZ prawidłowo zrealizował zadania zarządcy drogi, dotyczącego przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg. Jednak dokumentacja ewidencyjna dróg prowadzona była w sposób nie w pełni zgodny z przepisami prawa.

Zarząd podejmował działania w celu zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego i estetycznego widocznych elementów infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa rowerzystów, przy czym nie były one w pełni skuteczne. Nie zapewniono także, na sześciu z 10 badanych odcinków, zgodnego z przepisami lub projektem organizacji ruchu oznakowania pionowego. Ponadto dla czterech z 10 badanych odcinków szerokość pasów ruchu dla rowerów oraz przejazdów rowerowych była niezgodna z przepisami prawa.

---

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

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowe<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

Jednostka budżetowa Zarząd Dróg i Zieleni z siedzibą w Gdyni utworzona została mocą uchwały nr XLV/1089/06 Rady Miasta Gdyni z 27 września 2006 r.<sup>4</sup> Zgodnie ze statutem Zarządu<sup>5</sup>, przedmiotem jego działalności była realizacja zadań związanych z nadzorem i bieżącym utrzymaniem infrastruktury miejskiej, w tym szczególnie zarządzaniem siecią dróg publicznych i wewnętrznych pozostających w zarządzie Miasta Gdyni. Zadania Zarządu obejmowały m.in. wspieranie rozwoju zrównoważonej mobilności, w szczególności ruchu pieszych i rowerzystów oraz propagowanie polityki rowerowej<sup>6</sup>, dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego, prowadzenie ewidencji dróg publicznych i wewnętrznych, dla których funkcje zarządcy pełnił Prezydent Miasta Gdyni lub Gmina Miasta Gdyni, a także utrzymanie nawierzchni ścieżek rowerowych.

(akta kontroli str. 3-19)

OBSZAR

#### 1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu faktycznego

1.1. Założenia związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w Mieście przyjęto m.in. w Strategii Rozwoju Miasta Gdyni 2030<sup>7</sup>, Strategii rozwoju elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035<sup>8</sup>, Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni 2016-2025<sup>9</sup>, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni<sup>10</sup>, Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Gdyni na lata 2015-2020<sup>11</sup>, Planie Adaptacji miasta Gdyni do zmian klimatu do roku 2030<sup>12</sup>, Programie ochrony środowiska dla miasta Gdyni na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026<sup>13</sup>, Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni na lata 2018-2022<sup>14</sup>.

Dyrektor ZDiZ wyjaśnił, że żadne z postanowień ww. aktów nie były skierowane bezpośrednio do Zarządu i nie zawierały wymogów co do przedmiotu, częstotliwości i sposobu monitorowania tych zagadnień, skierowanych do ZDiZ.

<sup>3</sup> Oceny częstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>4</sup> Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 113, poz. 2365, ze zm.

<sup>5</sup> Stanowiącym załącznik nr 1 do uchwały nr XLV/1089/06 Rady Miasta Gdyni z 27 września 2006 r.

<sup>6</sup> Dodane przez § 1 ust. 1 uchwały nr XVI/531/20 Rady Miasta Gdyni z dnia 29 stycznia 2020 r. w sprawie zmiany uchwały w sprawie utworzenia jednostki budżetowej Zarządu Dróg i Zieleni (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego, poz. 1054).

<sup>7</sup> [http://2030.gdynia.pl/cms/fck/uploaded/strategia%20rozwoju%20miasta%20gdyni%202030\\_folder.pdf](http://2030.gdynia.pl/cms/fck/uploaded/strategia%20rozwoju%20miasta%20gdyni%202030_folder.pdf) – odczyt z 20 czerwca 2022 r.

<sup>8</sup> <https://www.gdynia.pl/co-nowego,2774/gdynia-przyjela-strategie-elektromobilnosci,553416> – odczyt z 20 czerwca 2022 r.

<sup>9</sup> <https://mobilnagdynia.pl/sump/23-articles/sump/393-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-gdyni-2> – odczyt z 20 czerwca 2022 r.

<sup>10</sup> <https://bip.um.gdynia.pl/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-gdyni,425/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-gdyni,383263> – odczyt z 20 czerwca 2022 r.

<sup>11</sup> <https://bip.um.gdynia.pl/komunikaty,181/plan-gospodarki-niskoemisyjnej,434355> – odczyt z 21 czerwca 2022 r.

<sup>12</sup> <https://bip.um.gdynia.pl/programy-w-2019-roku,7982/plan-adaptacji-miasta-gdyni-do-zmian-klimatu-do-roku-2030,541418> – odczyt z 21 czerwca 2022 r.

<sup>13</sup> <https://bip.um.gdynia.pl/programy-w-2019-roku,7982/program-ochrony-srodowiska-dla-miasta-gdyni-na-lata-2019-2022-z-perspektywa-do-2026-roku,541417> – odczyt z 21 czerwca 2022 r.

<sup>14</sup> <https://bip.um.gdynia.pl/programy-w-2018-roku,7475/program-ochrony-srodowiska-przed-halasem-dla-miasta-gdyni-na-lata-2018-2022,526789> – odczyt z 21 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 140-187)

Z informacji uzyskanych przez NIK od Prezydenta Miasta Gdyni<sup>15</sup> wynikało, że cele wskazane w dokumentach strategicznych Miasta nie były kierowane do ZDiZ, a zadaniem Zarządu było bieżące utrzymanie istniejącej infrastruktury oraz wykonywanie nowych organizacji ruchu i mniejszych inwestycji, ułatwiających poruszanie się rowerem po drogach miejskich.

(akta kontroli str. 312-313)

**1.2.** W ZDiZ prowadzono analizy dotyczące natężenia ruchu rowerowego wykorzystując system automatycznych pomiarów ruchu rowerowego. W Mieście było osiem punktów pomiarowych: ul. Zwycięstwa/ Bernadowska, Władysława IV, Górskiego, Janka Wiśniewskiego, Morska, Chwarznieńska, Wielkopolska i Dąbka<sup>16</sup>. Wyniki były aktualizowane na bieżąco i stale dostępne na stronie internetowej Zarządu<sup>17</sup>.

Z analizy dostępnych danych wynika, że liczba rowerzystów zarejestrowanych w poszczególnych punktach pomiarowych w latach 2019-2021 zwiększyła się o 197.696 osób (z 1.043.092 w całym 2019 r. do 1.240.788 w całym 2021 r.).

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że Zarząd Komunikacji Miejskiej wykonywał cykliczne<sup>18</sup> pomiary podziału zadań przewozowych, w których mierzony był także udział ruchu rowerowego. Raporty z badań były analizowane przez pracowników ZDiZ<sup>19</sup> w szczególności w zakresie udziału podróży rowerem w ogólnym podziale zadań przewozowych (tzw. model split) oraz wskaźnika zmotoryzowania, co bezpośrednio przekładało się na jakość i bezpieczeństwo poruszania się rowerem. W zależności od potrzeb dane te była agregowane i prezentowane, np. kolegium z Prezydentem Miasta Gdyni.

(akta kontroli str. 184-203)

**1.3.** Zarząd nie opracował ani nie aktualizował w latach 2019-2022 (I kwartał) projektów planów rozwoju sieci drogowej, o których mowa w art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>20</sup>.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDiZ, za sporządzanie ww. dokumentów odpowiadało Biuro Planowania Przestrzennego.

Z informacji uzyskanych przez NIK od Prezydenta Miasta Gdyni<sup>21</sup> wynikało, że strategia rozwoju sieci drogowej w Mieście, jej główne planowane elementy, podstawowa klasyfikacja, polityka rozwoju transportu rowerowego i wskaźniki parkingowe ujęte zostały w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta.

(akta kontroli str. 146-152, 312-318)

Zarząd analizował spójność sieci tras rowerowych. W ZDiZ opracowano interaktywną mapę rowerową<sup>22</sup>, na której zaznaczono wszystkie drogi dla rowerów, pasy rowerowe

<sup>15</sup> W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

<sup>16</sup> Od IV kwartału 2020 r.

<sup>17</sup> <http://zdiz.gdynia.pl/liczniki-rowerowe> - odczyt z 7 lipca 2022 r.

<sup>18</sup> Średnio raz na dwa lata.

<sup>19</sup> Raporty z badań dostępne były na stronie <https://zkmgdynia.pl/pliki-do-pobrania-inne> - odczyt z dnia 30 czerwca 2022 r.

<sup>20</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 – dalej: „ustawa o drogach publicznych”.

<sup>21</sup> W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

<sup>22</sup> Mapa znajdowała się pod adresem

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1fAHdTMHhWlBn06p-AyA7xV1ks33D2lFh&usp=sharing> - odczyt z 8 czerwca 2022 r.

i fragmenty dróg, które należy wybudować, w celu zapewnienia spójności infrastruktury.

(akta kontroli str. 146-152)

**1.4.** Jak wyjaśnił Dyrektor Zarządu, potrzeby w zakresie infrastruktury rowerowej ustalano m.in. na podstawie:

- analizy spójności sieci tras rowerowych, celów podróży do szkoły, pracy, zakupów itp., integracji z komunikacją zbiorową typu Bike&Ride;
- nieformalnych konsultacji z mieszkańcami i środowiskami rowerowymi dotyczących zaplanowanych korytarzy, ich priorytetyzacji i ewentualnych nowych połączeń zgłaszanych w ramach konsultacji. Spotkania odbywały się podczas zebrań Stowarzyszenia Rowerowa Gdynia oraz innych wydarzeń np. debat, Wielkich Przejazdów Rowerowych<sup>23</sup>, spotkań w UrbanLab<sup>24</sup>, czy w Radach Dzielnic;
- sygnałów od radnych dzielnic, radnych miasta, aktywistów i mieszkańców przekazywanych ustnie, telefonicznie, za pomocą komunikatorów internetowych itp.;
- analizy informacji z „Badania Klimatu Rowerowego”;
- map ciepła z kampanii European Cycling Challenge i z okresu funkcjonowania roweru MEVO;
- informacji z bieżących objazdów sieci dróg dokonywanych przez pracowników ZDiZ.

(akta kontroli str. 146-311)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

**OCENA CZĄSTKOWA**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Zarządu w badanym zakresie.

**OBSZAR**

## **2. Przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej**

Opis stanu  
faktycznego

**2.1.** We właściwości Zarządu pozostawało od 400.257 m<sup>25</sup> do 392.439 m<sup>26</sup> dróg. Infrastruktura rowerowa obejmowała – odpowiednio – 15,7% łącznej długości dróg w Mieście na koniec 2018 r. oraz 18,3% łącznej długości dróg w Mieście na koniec marca 2022 r.

Na terenie Miasta w latach 2019-2022 (I kwartał) funkcjonowało łącznie do 61.554 m do 70.468 m infrastruktury rowerowej<sup>27</sup>, z czego:

- od 49.802 do 53.819 m dróg dla rowerów<sup>28</sup>;

<sup>23</sup> Wydarzenie organizowane przez stowarzyszenia rowerowe mające na celu propagowanie środków komunikacji przyjaznych środowisku i zdrowiu.

<sup>24</sup> Urban Lab to instrument współpracy miasta z przedsiębiorstwami, podmiotami naukowymi i NGO, mający na celu poprawę jakości życia mieszkańców poprzez innowacyjne rozwiązanie zidentyfikowanych problemów oraz wygenerowanie dodatkowej wartości przy wykorzystaniu zasobów miejskich.

<sup>25</sup> Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.

<sup>26</sup> Według stanu na 31 marca 2022 r.

<sup>27</sup> Na koniec: 2018 r. – 61.554 m, 2019 r. – 63.987 m, 2020 r. – 66.533 m, 2021 r. oraz I kwartał 2022 r. – 70.468 m.

<sup>28</sup> Na koniec: 2018 r. – 49.802 m, 2019 r. – 51.629 m, 2020 r. – 52.309 m oraz 2021 r. i I kwartał 2022 r. – 53.819 m.

- od 10.141 do 11.478 m dróg dla pieszych i rowerów<sup>29</sup>;
- od 1.611 do 5.171 m pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów<sup>30</sup>.

Strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h według stanu na 31 grudnia 2018 r. wyznaczono na 92,9 km dróg, a według stanu na 31 marca 2022 r. na 136,96 km dróg.

Na terenie Miasta nie wyznaczono pasów ruchu dla rowerów ani kontrapasów w obszarach z ograniczeniami prędkości powyżej 50 km/h.

W Mieście funkcjonowało od pięciu<sup>31</sup> do ośmiu<sup>32</sup> zadaszonych parkingów oraz od 16<sup>33</sup> do 20<sup>34</sup> miejsc obsługi rowerzystów.

(akta kontroli str. 346-37)

**2.2.** Od 14 czerwca 2017 r. do 26 lipca 2019 r. w strukturze ZDiZ działał Samodzielny Referat Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością, do zadań którego należało m.in.:

- przygotowywanie wniosków o dofinansowanie ze środków unijnych projektów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego, zarządzania mobilnością i wdrażania nowych technologii w zarządzaniu ruchem i ich realizacja;
- inicjowanie rozwiązań warunkujących równowagę rozwoju transportu miejskiego;
- inicjowanie i realizacja projektów związanych z zarządzaniem mobilnością.

Od sierpnia 2019 r. Referat przeniesiono do struktur Urzędu Miasta Gdyni, który od tego czasu realizował główne zadania inwestycyjne Miasta m.in. w zakresie infrastruktury rowerowej.

W Zarządzie od 2016 r. wyodrębniona była także komórki organizacyjne<sup>35</sup>, do zadań której należało m.in.:

- bieżąca współpraca z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta ds. Komunikacji Rowerowej w zakresie zadań realizowanych przez Pełnomocnika na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej dla Miasta, w tym udział i obsługa prac Gdyńskiej Rady Rowerowej;
- inicjowanie, prowadzenie i opiniowanie działań na rzecz popularyzacji i rozwoju ruchu rowerowego w Mieście, w tym likwidacja prawnych i architektonicznych barier, wprowadzania nowych rozwiązań i wymogów technicznych w zakresie mobilności i współpraca z jednostkami realizującymi te działania;
- akceptowanie i opiniowanie projektów budowlanych inwestycji i remontów drogowych oraz projektów organizacji ruchu w zakresie komunikacji rowerowej w ramach kompetencji Zarządu;
- zgłaszanie uwag, opiniowanie i akceptowanie zapisów projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie komunikacji rowerowej w ramach kompetencji Zarządu;

<sup>29</sup> Na koniec: 2018 r. – 10.141 m, 2019 r. – 10.187 m, 2020 r. – 10.613 m oraz 2021 r. i I kwartał 2022 r. – 11.478 m.

<sup>30</sup> Na koniec: 2018 r. – 1.611 m, 2019 r. – 2.171 m, 2020 r. – 3.611 m oraz 2021 r. i I kwartał 2022 r. – 5.171 m.

<sup>31</sup> Według stanu na 31 grudnia 2018 r.

<sup>32</sup> Według stanu na 31 grudnia 2020 r., 31 grudnia 2021 r. oraz 31 marca 2022 r.

<sup>33</sup> Według stanu na 31 grudnia 2018 r.

<sup>34</sup> Według stanu na 31 grudnia 2020 r., 31 grudnia 2021 r. i 31 marca 2022 r.

<sup>35</sup> Od 15 marca 2016 r. do 31 marca 2021 r. był to Samodzielny Zespół ds. Komunikacji Rowerowej, zlikwidowany zarządzeniem nr 15/2021 Dyrektora Zarządu z dnia 31 marca 2021 r. Niektóre zadania ww. Zespołu na mocy zarządzenia nr 28/2021 Dyrektora Zarządu z dnia 2 czerwca 2021 r. zmieniającego zarządzenie ws. Regulaminu organizacyjnego Zarządu, przypisane zostały Referatowi Opiniowania Oznakowania i Rozwoju Komunikacji Rowerowej. Na mocy zarządzenia nr 10/2022 Dyrektora Zarządu z 29 kwietnia 2022 r. referat ten zmienił nazwę na Samodzielny Referat Utrzymania Oznakowania i Opiniowania Organizacji Ruchu.

– udział w odbiorach inwestycji drogowych w zakresie rozwiązań dotyczących komunikacji rowerowej.

(akta kontroli str. 20-145)

Kierownik Samodzielnego Referatu Utrzymania Oznakowania i Opiniowania Organizacji Ruchu wyjaśnił, że w latach 2019-2022 (I kwartał) zaopiniowano ponad 70 projektów w zakresie komunikacji rowerowej. Zgłaszane uwagi dotyczyły zazwyczaj utrzymania standardów rowerowych i wprowadzenia do projektów nowych rozwiązań mających na celu wzrost bezpieczeństwa i komfortu osób korzystających z rowerów np. zapewnienie odpowiedniej szerokości dróg, minimalnych promieni na łukach, minimalizowanie wzniesień i spadków, czytelności i spójności tras rowerowych, odpowiedniego oznakowania, prawidłowej geometrii, zapewnienia miejsc do parkowania rowerów itp. Wnoszono również uwagi mające ułatwić poruszanie się rowerem np. pętle indukcyjne wykrywające rowerzystów i wcześniejsze wzbudzenie zielonego światła, podpórki rowerowe przez przejazdami z sygnalizacją świetlną, czy śmietniki ustawione pod specjalnym kątem.

(akta kontroli str. 319-345)

**2.3.** Plan wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej dla Zarządu w latach 2019-2022 wyniósł odpowiednio: 18.771,3 tys. zł, 28.573,4 tys. zł, 7.419,6 tys. zł oraz 5.888,7 tys. zł. Kwoty ujęte w planach finansowych były zgodne z kwotami zapotrzebowanymi przez ZDiZ.

Plan wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej po zmianach w latach 2019-2022 (I kwartał) stanowił odpowiednio 231,6%<sup>36</sup>, 102,8%<sup>37</sup>, 295,3%<sup>38</sup> oraz 206,3%<sup>39</sup> pierwotnej wysokości.

Wysokość zaplanowanych przez Zarząd wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej wynosiła odpowiednio 1.246,3 tys. zł, 4.742,7 tys. zł, 1.331,7 tys. zł oraz 1.181,4 tys. zł i była zgodna z zapotrzebowaniem zgłoszonym przez Zarząd.

Plan wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej po zmianach w latach 2019-2022 (I kwartał) stanowił odpowiednio 22,0%<sup>40</sup>, 34,7%<sup>41</sup>, 70,7%<sup>42</sup> oraz 127,0%<sup>43</sup> pierwotnej wysokości.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że zmiany budżetowe wynikały m.in. z aktualizacji harmonogramu wykonania projektu szlaku turystycznego przez Trójmiejski Park Krajobrazowy, odsunięcia w czasie budowy odcinka trasy R-10 w Redłowie z uwagi na konieczność wykonania nowej dokumentacji projektowej, zmiany zakresu wykonywania przebudowy drogi dla rowerów na Wzgórzu Świętego Maksymiliana i w rejonie skrzyżowania ul. Morskiej i Warszawskiej oraz przeniesienia kontynuacji rozpoczętych zadań inwestycyjnych Zarządu do innych jednostek po likwidacji Samodzielnego Referatu ds. Komunikacji Rowerowej.

(akta kontroli str. 348-487)

Dyrektor w latach 2019-2022 (I kwartał) złożył łącznie 132 wnioski<sup>44</sup> o dokonanie zmian w planie wydatków w zakresie inwestycji dotyczących infrastruktury drogowej,

<sup>36</sup> Zwiększenie o 24.702,5 tys. zł.

<sup>37</sup> Zwiększenie o 799,4 tys. zł.

<sup>38</sup> Zwiększenie o 14.493,7 tys. zł.

<sup>39</sup> Zwiększenie o 6,260,3 tys. zł.

<sup>40</sup> Zmniejszenie o 971,8 tys. zł.

<sup>41</sup> Zmniejszenie o 3.097,1 tys. zł.

<sup>42</sup> Zmniejszenie o 390,6 tys. zł.

<sup>43</sup> Zwiększenie o 319,1 tys. zł.

<sup>44</sup> W 2019 r. – 36 wniosków, w 2020 r. – 42 wnioski, w 2021 r. – 39 wniosków, w I kwartale 2022 r. – 15 wniosków.



z czego 19 wniosków<sup>45</sup> odnosiło się do realizacji inwestycji obejmujących między innymi budowę infrastruktury rowerowej<sup>46</sup>. Żaden z przedłożonych do kontroli wniosków o zwiększenie finansowania w zakresie środków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej nie spotkał się z odmową.

Realizacja zaplanowanych wydatków inwestycyjnych w zakresie powstania lub ulepszenia infrastruktury drogowej w latach 2019-2021 wyniosła odpowiednio 60,6%, 56,4% oraz 59,6% planu po zmianach.

(akta kontroli str. 488-512)

Wysokość wykonanych w latach 2019-2021 wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej wyniosła odpowiednio:

- 162,8 tys. zł, z czego 51,5 tys. zł na drogi dla rowerów oraz 111,3 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów;
- 1.268,4 tys. zł, z czego 154,2 tys. zł na drogi dla rowerów, 944,6 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów, 141,3 tys. zł na pasy ruchów dla rowerów i kontrapasy, 13,3 tys. zł na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h oraz 15,0 tys. zł na miejsca obsługi rowerzystów;
- 637,9 tys. zł, z czego 146,8 tys. zł na drogi (ścieżki) dla rowerów 291,4 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów oraz 199,7 tys. zł na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h.

Realizacja wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej wyniosła odpowiednio 59,3%, 77,1% oraz 67,8% planu po zmianach.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że niepełna realizacja wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenia infrastruktury rowerowej wynikała m.in. z przeciągających się procedur związanych z wykonywaniem projektów, zgłaszanych licznych kolizji na etapie uzgodnień, zmniejszenia zakresu wykonywanych projektów, łączenia prac inwestycyjnych różnych podmiotów na tym samym terenie, ograniczenia zakresu wykonywanych prac do najbardziej niezbędnych.

(akta kontroli str. 349-357, 2029-2042)

**2.4.** W wyniku przedsięwzięć zakończonych w latach 2019-2022 (I kwartał) na terenie Miasta wybudowano lub wytyczono łącznie 8.914 m nowej infrastruktury rowerowej, w tym 4.017 m dróg dla rowerów, 1.337 m dróg dla pieszych i rowerów oraz 3.560 m pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów<sup>47</sup>.

(akta kontroli str. 346-347)

**2.5.** W wyniku badania elementów infrastruktury rowerowej trzech inwestycji<sup>48</sup>, zrealizowanych przez Urząd Miasta Gdyni<sup>49</sup> stwierdzono, że:

- drogi dla rowerów wyznaczone zostały w miejscach występowania studzienek kanalizacyjnych, włazów zabezpieczających i innych elementów instalacji prowadzonych w pasie drogi.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że infrastruktura rowerowa wytyczona została w sposób optymalny tak, aby zapewnić bezpieczne i wygodne warunki poruszania się rowerem, a więc bez zbędnych odgięć, a zakres przebudowy instalacji podziemnych wpływałby znacząco na koszt inwestycji.

<sup>45</sup> Odpowiednio pięć wniosków w 2019 r., dziewięć wniosków w 2020 r. oraz pięć wniosków w 2021 r.

<sup>46</sup> Z wyłączeniem m.in. przygotowania dokumentacji i wypłat odszkodowań za przejęte nieruchomości.

<sup>47</sup> Z czego 130 m. kontrapasów.

<sup>48</sup> ul. Plk. Dąbka – od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatkowskiego – ok. 700 m., Al. Zwycięstwa – od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej – odcinek o długości ok. 1.000 m. oraz ul. Władysława IV – od ul. 10 Lutego do ul. Armii Krajowej.

<sup>49</sup> ZDiZ realizował zadania w zakresie akceptowania i opiniowania projektów budowlanych inwestycji i remontów drogowych oraz projektów organizacji ruchu w zakresie komunikacji rowerowej oraz udziału w odbiorach inwestycji drogowych w zakresie rozwiązań dotyczących komunikacji rowerowej.

Zdaniem NIK powyższe może wpływać na płynność, wygodę i atrakcyjność podróży rowerem.

- szerokość dróg dla rowerów była zgodna z wymaganą przez przepisy § 47 ust. 1 rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie<sup>50</sup>;
- szerokość przejazdów rowerowych była zgodna z określoną w załączniku nr 2 pkt 4.2.2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>51</sup>;
- na jednym odcinku<sup>52</sup> nie zapewniono spójności i ciągłości infrastruktury rowerowej z uwagi na odcinkową zmianę nawierzchni (kostka zamiast asfaltu) oraz brak wyodrębnienia drogi dla rowerów za pomocą odpowiednich znaków poziomych (brak optycznego wydzielenia drogi dla rowerów).

Kierownik Samodzielnego Referatu Utrzymania Oznakowania i Opiniowania Organizacji Ruchu wyjaśnił, że zgłaszane przez niego uwagi mające na celu zapewnienie ciągłości nawierzchni drogi rowerowej nie były uwzględniane w związku ze sprzeciwem eksperta ds. dostępności, który zamiast przejść dla pieszych żądał wprowadzenia tzw. chodników przejezdnych oraz Biura Ogrodnika Miasta, które nie akceptowało nawierzchni asfaltowej w sąsiedztwie drzew.

- na jednym odcinku<sup>53</sup> zrealizowane rozwiązania nie zapewniały bezpiecznej i płynnej jazdy rowerem, co opisane zostało w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Stan techniczny związany z utrzymaniem infrastruktury rowerowej na odcinkach inwestycji poddanych badaniu szczegółowemu opisany został w pkt 3.5 Obszaru 3 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2004-2009)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Zarząd, w opinii do projektu budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Władysława IV na odcinku między ul. 10 Lutego a ul. Armii Krajowej nie zgłosił uwag dotyczących zlokalizowania w świetle drogi bariery (postument pomnika i pomnik). Powyższe było działaniem nierzetelnym, skutkującym budową drogi dla rowerów w sposób zagrażający bezpieczeństwu rowerzystów oraz ujemnie wpływającym na płynność, wygodę i atrakcyjność podróży rowerem na tym odcinku.

Kierownik Samodzielnego Referatu Utrzymania Oznakowania i Opiniowania Organizacji Ruchu wyjaśnił, że w projekcie budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Władysława IV skupiono się na likwidacji niebezpiecznych odgłęć, poszerzeniu zawężonych szerokości na łukach oraz uzupełnieniu ciągłości przerwanej trasy rowerowej oraz poprawieniu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu.

<sup>50</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 124 – dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne”.

<sup>51</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. – dalej: „rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych”.

<sup>52</sup> Ul. Władysława IV w okolicy skrzyżowania z ul. 10 Lutego.

<sup>53</sup> Ul. Władysława IV za skrzyżowaniem z ul. Armii Krajowej.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że postument pomnika nie został przesunięty m.in. z powodów kulturowych mieszkańców Miasta, którzy bronili dotychczasowej lokalizacji pomnika.

(akta kontroli str. 319-345, 2004-2009, 2029-2042)

W ocenie NIK wyjaśnienia Dyrektora Zarządu nie zasługują na uwzględnienie. Projektując drogę dla rowerów należy wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności, w tym istniejące bariery, tak aby zapewnić bezpieczeństwo.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd w okresie objętym badaniem akceptował i opiniował projekty budowlane inwestycji i remontów drogowych oraz projektów organizacji ruchu w zakresie komunikacji rowerowej. Przy czym Zarząd nie zgłosił uwag do projektu drogi dla rowerów wzdłuż ul. Władysława IV, pomimo zlokalizowania w świetle drogi bariery zagrażającej bezpieczeństwu rowerzystów.

#### OBSZAR

### 3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej

#### Opis stanu faktycznego

**3.1.** Zarząd w latach 2019-2022 zaplanował wydatki bieżące na utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej w wysokości odpowiednio: 19.652,7 tys. zł, 23.825,4 tys. zł, 21.937,1 tys. zł oraz 21.776,1 tys. zł. Kwoty ujęte w planach finansowych były zgodne z kwotami zapotrzebowanymi przez ZDiZ.

Plan wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej po zmianach w latach 2019-2022 (I kwartał) stanowił odpowiednio 146,7%, 102,4%, 117,8% oraz 11,3% pierwotnej wysokości.

Wysokość zaplanowanych przez Zarząd w latach 2019-2021 wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury rowerowej wynosiła odpowiednio 445,0 tys. zł, 898,8 tys. zł, 412,1 tys. zł i była zgodna z zapotrzebowaniem zgłoszonym przez Zarząd. Plan ww. wydatków po zmianach stanowił odpowiednio 250,9%, 74,6, 98,3% pierwotnej wysokości.

Na 2022 r. nie zapotrzebowano środków na ww. wydatki. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że 31 marca 2021 r. decyzją Wiceprezydenta Gdyni, likwidacji uległ Samodzielny Referat ds. Komunikacji Rowerowej ZDiZ do zadań którego należało m.in. utrzymanie infrastruktury rowerowej. Część zadań wykonywanych przez ten Referat związanych z utrzymaniem infrastruktury rowerowej wykonywana była siłami własnymi (np. utrzymanie i konserwacja stacji naprawy rowerów), a część była wykonywana w ramach budżetów innych referatów<sup>54</sup>.

(akta kontroli str. 355-375, 2029-2042)

Wydatki bieżące na utrzymanie infrastruktury drogowej w latach 2019 – 2021 wyniosły odpowiednio 88,7%, 95,5% oraz 91,7% planu po zmianach.

W latach 2019-2021 wydatki bieżące na utrzymanie infrastruktury rowerowej<sup>55</sup> wyniosły odpowiednio:

<sup>54</sup> Np. utrzymanie wiat rowerowych przydzielono Samodzielnemu Referatowi Zieleni i Małej Architektury, a naprawę nawierzchni dróg i tras rowerowych – Samodzielnemu Referatowi Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich.

<sup>55</sup> Do kwietnia 2021 r. Zarząd posiadał wyodrębnione osobne zadania wyłącznie na bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej. Od kwietnia 2022 r. infrastruktura ta utrzymywana jest w ramach jednego ogólnego budżetu na utrzymanie dróg.

- 1.987,2 tys. zł, z czego 403,4 tys. zł na drogi (ścieżki) dla rowerów, 410,8 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów, 195,8 tys. zł na pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy, 60,0 tys. zł na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h oraz 27,1 tys. zł na miejsca obsługi rowerzystów;
- 566,7 tys. zł, z czego 177,9 tys. zł na drogi (ścieżki) dla rowerów, 314,5 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów, 37,0 tys. zł na pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy, 10,9 tys. zł na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h oraz 26,5 tys. zł na miejsca obsługi rowerzystów;
- 227,6 tys. zł, z czego 16,0 tys. zł na drogi (ścieżki) dla rowerów, 45,1 tys. zł na drogi dla pieszych i rowerów, 106,7 tys. zł na pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy, 57,0 tys. zł na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h oraz 2,8 tys. zł na miejsca obsługi rowerzystów;

Realizacja powyższych wydatków wyniosła odpowiednio 98,3%, 84,5% oraz 56,2% planu po zmianach.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że niepełna realizacja wydatków w 2021 r. wynikała m.in. z nie wyłonienia podmiotu odpowiedzialnego za przeglądy, utrzymanie i naprawy rowerów służbowych, samoobsługowych stacji naprawy rowerów oraz naprawy leśnych drogowskazów rowerowych oraz niewykonania zaplanowanych na 2021 r. wdrożeń zmiany organizacji ruchu przeznaczonych dla rozwoju ruchu rowerowego.

(akta kontroli str. 355-375, 2029-2042)

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDiZ ustalanie potrzeb remontowych w zakresie infrastruktury rowerowej odbywało się w ramach nieformalnych konsultacji z mieszkańcami i środowiskami rowerowym, sygnałów od radnych dzielnic, radnych miasta, aktywistów i mieszkańców przekazywanych ustnie, telefonicznie, za pomocą komunikatorów internetowych, narzędzi profili społecznościowych itp. Ponadto wyjaśnił także, że ZDiZ na bieżąco zbierał informacje o zakresie prac związanych z utrzymaniem infrastruktury rowerowej także podczas objazdów wykonywanych przez pracowników Samodzielnego Referatu ds. Komunikacji Rowerowej (do 31 marca 2021 r.) oraz Referatu Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich.

(akta kontroli str. 146-152, 204-282)

**3.2.** Zarząd, zgodnie z § 10 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>56</sup>, prowadził ewidencję dla siedmiu odcinków dróg<sup>57</sup> wybranych do badania w sposób celowy. Badanie przeprowadzone na ww. próbie wykazało, że:

- jedna książka drogi<sup>58</sup> nie zawierała wykazu dzienników objazdu dróg, tj. tabeli nr IV, a w przypadku sześciu badanych książek dróg<sup>59</sup> w wykazach tych ostatnich wpisów dokonano w 2017 r, co opisano w pkt 1 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- dla wszystkich odcinków dróg (za wyjątkiem dróg gminnych) zostały sporządzone mapy techniczno-eksploatacyjne dróg, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg;
- dzienniki objazdu dróg prowadzone były na bieżąco, przy czym w kolumnie 6 nie wskazano dokładnej lokalizacji<sup>60</sup> zauważonych usterek i uszkodzeń, co opisano w

<sup>56</sup> Dz. U. nr 67 poz. 582 – dalej: „rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg”.

<sup>57</sup> Tj. drogi nr 1608G, 468, 1621G, 1612G, 135001G, 1629G, 1633G.

<sup>58</sup> Nr 468.

<sup>59</sup> Nr 1608G, 1621G, 1612G, 135001G, 1629G, 1633G

<sup>60</sup> Kilometraż drogi lub adres w systemie referencyjnym.

pkt 1 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wspięcia pokontrolnego.

- wszystkie badane książki dróg zawierały aktualny wykaz osób upoważnionych do dokonywania wpisów, wykaz opracowań projektowych dotyczących odcinka drogi, zestawienia zbiorczych danych technicznych dotyczących odcinka drogi, tj. tabelę III stanowiącą załącznik do książki drogi;
- wszystkie badane książki drogi zawierały kompletne i aktualne wykazy protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi;
- we wszystkich badanych książkach dróg wskazano szczegółowe aktualne dane technicznych charakteryzujących odcinek drogi, w tym dotyczących parametrów technicznych odcinka drogi, zagospodarowania odcinka drogi, wyposażenie techniczne odcinka drogi, rysunków przekrojów charakterystycznych drogi, schematów skrzyżowań z drogami i danych charakterystycznych skrzyżowania;
- przy prowadzeniu ewidencji, jak wyjaśnił Dyrektor Zarządu, jako długość „ścieżek rowerowych”<sup>61</sup> przyjmowano długość dróg dla rowerów, bez pasów ruchu dla rowerów.

(akta kontroli str. 913-1969, 2010)

**3.3.** W kontrolowanym okresie dla wszystkich wybranych do badania odcinków dróg<sup>62</sup> przeprowadzono roczne i pięcioletnie kontrole stanu technicznego sieci drogowej (w tym infrastruktury rowerowej), o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane<sup>63</sup>. Z każdej kontroli sporządzano protokół, który zawierał wymagane elementy. Kontrole przeprowadzane były przez osobę posiadającą niezbędne uprawnienia, do protokołów kontroli dołączano kopie zaświadczeń o wpisie na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego oraz kopii decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności lub innych uprawnień bądź kwalifikacji do sporządzenia protokołu z kontroli.

Wszystkie odcinki dróg poddane szczegółowemu badaniu objęte były także objazdami dróg przeprowadzanymi przez pracowników Samodzielnego Referatu Utrzymania Dróg i Obiektów Inżynierskich oraz Referatu Utrzymania Oznakowania i Opiniowania Organizacji Ruchu. W Zarządzie nie wprowadzono odrębnej pisemnej procedury regulującej zasady przeprowadzania objazdów zarządzanej sieci drogowej.

(akta kontroli str. 513-912)

**3.4.** Protokoły rocznych i pięcioletnich kontroli stanu technicznego sieci drogowej<sup>64</sup> oraz dzienniki objazdu dróg nie wskazywały żadnych istotnych potrzeb remontowych dotyczących infrastruktury rowerowej na odcinkach poddanych szczegółowemu badaniu.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDiZ organy nadzoru budowlanego nie kierowały do Zarządu decyzji lub postanowień stwierdzających niewłaściwy stan technicznych infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli str. 1948-1971)

**3.5.** Przeprowadzone w toku czynności kontrolnych oględziny z udziałem specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego siedmiu odcinków dróg dla rowerów

<sup>61</sup> We wzorach ewidencji dróg publicznych, określonych w załączniku do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg była mowa o „ścieżkach rowerowych”, którego to pojęcia brak w ustawie o drogach publicznych.

<sup>62</sup> Badaniem szczegółowym objęto te same odcinki, co w pkt 1 tego Obszaru.

<sup>63</sup> Dz.U. z 2021 r., poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

<sup>64</sup> Badaniem szczegółowym objęto te same odcinki, co w pkt 3.2. tego Obszaru.

wybudowanych przed 2019 r. i trzech nowych inwestycji, o których mowa w pkt 2.5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego<sup>65</sup> wykazały, że:

- nie zapewniono ciągłości infrastruktury rowerowej przy ul. Zielonej na odcinku od ul. Plk. Dąbka do ul. Bosmańskiej. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że ten fragment drogi dla rowerów zaplanowany jest do realizacji w ramach inwestycji miejskich z przebudową całego pasa drogowego;
- w dwóch miejscach<sup>66</sup> występowała roślinność ograniczająca szerokość przekroju drogi dla rowerów (zwężająca przejazd), co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- w jednym miejscu<sup>67</sup> bariery umiejscowione zostały bez zachowania minimum 20 cm skrajni od biegnącej obok drogi dla rowerów, co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- na trzech odcinkach stwierdzono zły stan technicznych elementów infrastruktury rowerowej, tj. studzienkę z niebezpiecznie wysuniętymi obrzeżami<sup>68</sup>; nierówną kostkę chodnikowa na przejeździe<sup>69</sup>, pęknięcia, nierówności, ubytki materiału<sup>70</sup>, co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- na sześciu odcinkach<sup>71</sup> oznakowanie pionowe było niezgodne z przepisami prawa lub projektem organizacji ruchu dla danego odcinka, co opisano w pkt 3 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- ciąg pieszo-rowerowy na ul. Janka Wiśniewskiego na obiekcie mostowym miał szerokość 1,5 m, co było niezgodne z § 47 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że obiekt mostowy na ul. Wiśniewskiego był obiektem z lat 60 XX wieku i nie był wykonywany z myślą o rowerzystach, a zarządca ruchu po odbiorze przebudowy został poproszony o oznakowanie dające możliwość przejazdu rowerem po istniejących już ciągach;
- nie zapewniono zgodnej z przepisami szerokości czterech z 10 badanych odcinków co opisano w pkt 4 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- infrastruktura rowerowa na ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie stacji benzynowej stanowiła faktyczne wykorzystanie chodnika jako drogi dla rowerów, bez zachowania standardów, określonych w podręczniku rekomendowanym od 27 czerwca 2019 r. przez Ministra Infrastruktury do stosowania w zakresie przygotowania inwestycji budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że taki stan był stanem przejściowym,

<sup>65</sup> Oględziny w zakresie utrzymania infrastruktury rowerowej przeprowadzono na następujących odcinkach dróg dla rowerów: 1. Droga Zielona – od Rodzinnych Ogródków Działkowych „Kotwica” w kierunku Babich Dołów (do ul. Lotników) – ok. 1.400 m; 2. ul. Plk. Dąbka – od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatkowskiego – ok. 700 m; 3. ul. Janka Wiśniewskiego – od skrzyżowania z ul. Energetyków przez Estakadę do stacji benzynowej – ok. 1.500 m; 4. ul. Stryjska – między Al. Zwycięstwa a rondem (Węzeł Macieja Brzeskiego), od ronda w kierunku ul. Lotników oraz przejazd rowerowy przez Rondo – Węzeł Macieja Brzeskiego – ok. 550 m; 5. Al. Zwycięstwa – od ul. Stryjskiej do salonu samochodowego – około 650 m; 6. ul. Legionów – od ul. Redłowskiej do ul. Lutyckiej – około 230 m; 7. Al. Zwycięstwa – od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej – odcinek o długości ok. 1.000 m; 8. ul. Obrońców Wybrzeża – między ul. 3 Maja a ul. Władysława IV – około 200 m; 9. ul. Władysława IV – od ul. 10 Lutego do ul. Armii Krajowej – około 100 m; 10. ul. Abrahama – między ul. Starowiejską a ul. 10 Lutego – około 200 m.

<sup>66</sup> ul. Stryjska w kierunku ul. Lotników i Al. Zwycięstwa (w okolicy inwestycji Nowe Orłowo)

<sup>67</sup> Na drodze dla rowerów wzdłuż Al. Zwycięstwa przy przejeździe rowerowym przez ul. Orłowską

<sup>68</sup> w Al. Zwycięstwa na odcinku pomiędzy ul. Stryjską a Honda

<sup>69</sup> na przejeździe rowerowy przez ul. Janka Wiśniewskiego (w okolicy skrzyżowania z ul. Energetyków)

<sup>70</sup> nawierzchnia pasa ruchu w ul. Obrońców Wybrzeża w kierunku ul. Władysława IV

<sup>71</sup> ul. Zielona przed skrzyżowaniem z ul. Lotników, ul. Legionów (od ul. Redłowskiej do ul. Stryjskiej) oraz ul. Obrońców Wybrzeża (za skrzyżowaniem z ul. Władysława IV), ul. Stryjskiej w kierunku ul. Lotników, ul. Władysława IV za przejazdem przez ul. Armii Krajowej, na przejeździe przez ul. Plk. Dąbka na wysokości ul. Derdowskiego.

w celu zachowania ciągłości jazdy rowerem. Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni, zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora Zarządu, planuje przebudowę drogi w tym rejonie w taki sposób, aby nowa inwestycja spełniała obowiązujące standardy;

- ruch rowerowy na ul. Janka Wiśniewskiego za stacją benzynową przeniesiony był na jezdnię, co z uwagi na duży ruch ciężkich pojazdów, może zagrażać bezpieczeństwu rowerzystów. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że do czasu przebudowy tego odcinka trasa rowerowa została wyznaczona w jezdni w ruchu ogólnym, a dla wzmoczenia uważności kierujących pojazdami samochodowymi i ciężarowymi na jezdni oznakowano tor ruchu za pomocą znaków P-27;
- przejazd rowerowy z ul. Stryjskiej zaprojektowany został wokół ronda jednopasmowego<sup>72</sup>, a nie wprowadzono ruchu rowerowego w obwiedni ronda. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że przejazd rowerowy wokół ronda został zaprojektowany i wykonany ponad 15 lat temu.
- pas ruchu dla rowerów na jedynym odcinku<sup>73</sup> przylegał bezpośrednio do pasa postojowego bez zachowania odstępu, co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- nie oznakowano bariery w postaci postumentu pomnika, stwarzającego realne zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzystów na jedynym odcinku<sup>74</sup>, co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- organizacja ruchu wprowadzona na ul. Abrahama nie zapewniała bezpieczeństwa rowerzystów, co opisano w pkt 2 w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” niniejszego wystąpienia pokontrolnego;

(akta kontroli str. 1972-2009)

**3.6.** Prowadzony w Zarządzie system kancelaryjny nie pozwalał na wyodrębnienie listy korespondencji z postulatami dotyczącymi wyłącznie infrastruktury rowerowej. Jak wyjaśnił Dyrektor Zarządu do ZDiZ wpływały wnioski i petycje od mieszkańców związane z utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej najczęściej w formie telefonicznej lub mailowej. Ponadto wyjaśnił, że do ZDiZ w latach 2019-2022 (I kwartał) wpłynęło pięć pism dotyczących infrastruktury rowerowej, w tym jedna petycja, jedna interpelacja, jeden wniosek o udzielenie informacji publicznej i jedna skarga.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że:

- interpelacja dotyczyła wykazu stacji naprawy rowerów i planowanej zwiększenia ich ilości. W odpowiedzi Zarząd poinformował, że było 20 takich stacji i cztery prywatne, a ponadto planowane było zwiększenie ich liczby poprzez budowę przy ul. Janka Wiśniewskiego w ramach parkingu rowerowego przy trasie R-10, jak również w ramach budżetów dzielnic Chylonia, Redłowo, Pogórze, Oksywie i Cisowa;
- petycja i wniosek o udzielenie informacji publicznej<sup>75</sup> dotyczyły przebiegu drogi dla rowerów przy ul. Wielkopolskiej w Gdyni-Orłowie i zawierała uwagi i propozycje związane z przebiegiem ww. drogi, które zostały przeanalizowane przez Zarząd, o czym terminowo poinformowano stronę wnoszącą;

<sup>72</sup> Rozwiązanie niezalecane w Standardach określonych w podręczniku rekomendowanym od 27 czerwca 2019 r. przez Ministra Infrastruktury do stosowania w zakresie przygotowania inwestycji budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych.

<sup>73</sup> ul. Obrońców Wybrzeża – w kierunku ul. Władysława IV.

<sup>74</sup> ul. Władysława IV za przejazdem z ul. Armii Krajowej.

<sup>75</sup> Złożone przez jedną organizację.

- skarga dotyczyła organizacji ruchu na przejazdach rowerowych, tj. stosowania przez rowerzystów detekcji ręcznej. W odpowiedzi na pismo Zastępcy Dyrektora ds. Infrastruktury terminowo wyjaśnił, że przepisy prawa nie zabraniają stosowania detektorów przyciskowych przed przejazdami dla rowerzystów.

(akta kontroli str. 146-152, 283-311)

Z informacji uzyskanej przez NIK<sup>76</sup> od jednego stowarzyszenia zajmującego się m.in. rozwojem i poprawą jakości infrastruktury rowerowej w regionie, wynikały zastrzeżenia do jakości projektowania inwestycji rowerowej oraz organizacji ruchu rowerowego w Mieście, w szczególności dotyczące:

- niebezpiecznych miejsc dla rowerzystów w Mieście, tj. ul. Janka Wiśniewskiego, ul. Władysława IV (na odcinku od ul. 10 Lutego do ul. Armii Krajowej), Śródmieście Miasta, ul. 10 Lutego, ul. Kartuska, ul. Hodowlana, skrzyżowanie ul. Piłsudskiego, Bema i Świętokrzyskiej, Węzeł Karwiny;
- ignorowanie miejskich polityk poprzez m.in. zaniechanie budowy większości odcinków dróg dla rowerów wskazanych w dokumentach strategicznych Miasta oraz budowę dróg rowerowych tam, gdzie nie były one potrzebne (np. ul. Orłowska, Spokojna, Żółkiewskiego).

(akta kontroli str. 2011-2026)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Dokumentacja ewidencyjna dróg prowadzona była w sposób niezgodny z przepisami prawa, tj.:
  - książki sześciu z siedmiu objętych badaniem odcinków dróg<sup>77</sup> nie były na bieżąco aktualizowane, ponieważ wykazy dzienników objazdu dróg zawierały ostatnie wpisy dotyczące objazdów przeprowadzonych w 2017 r., tj. brakowało danych za ponad cztery lata. Było to niezgodne z wymogiem bieżącego aktualizowania ewidencji, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający, wynikającym z § 16 rozporządzenia o ewidencji dróg;
  - jedna książka<sup>78</sup> z siedmiu objętych badaniem odcinków nie zawierała tabeli nr 4 „Wykaz dzienników objazdu dróg”, wymaganej załącznikiem nr 1 do ww. rozporządzenia;
  - w książkach objazdów wszystkich badanych siedmiu odcinków dróg w kolumnie nr 6 nie wskazano dokładnej lokalizacji<sup>79</sup> zauważonych usterek i uszkodzeń, co było niezgodne ze wzorem książki objazdu dróg, określonej w załączniku nr 2 do ww. rozporządzenia,

Pracownik upoważniony do dokonywania wpisów w książkach dróg oraz zastępca Dyrektora Zarządu wyjaśniły, że przyczyną nieprawidłowości było przeoczenie.

W zakresie książek objazdów dróg Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że lokalizacja uszkodzenia poprzez zapis „w jezdni”, „w chodniku” była wystarczająca.

(akta kontroli str. 913-1969, 2027-2028, 2023-2044)

NIK zauważa, że zgodnie z obowiązującymi przepisami lokalizacja uszkodzenia powinna obejmować kilometrąż drogi lub adres w systemie referencyjnym.

<sup>76</sup> W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

<sup>77</sup> Nr 1608G, 1621G, 1612G, 135001G, 1629G oraz 1633G.

<sup>78</sup> Nr 468.

<sup>79</sup> Kilometrąż drogi lub adres w systemie referencyjnym.



2. W Zarządzie nie w pełni skutecznie podejmowano działania w celu zapewnienia: odpowiedniego stanu technicznego i estetycznego widocznych elementów infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa rowerzystów, w skutek czego:
- w dwóch miejscach<sup>80</sup> występowała roślinność ograniczająca szerokość przekroju drogi dla rowerów (zwiężająca przejazd), co było niezgodnie z § 52 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, zgodnie z którym zieleń w pasie drogowym nie powinna ograniczać skrajni drogi;
  - na jednym odcinku<sup>81</sup> bariery umiejscowione zostały bez zachowania minimum 20 cm skrajni od biegnącej obok drogi dla rowerów, co naruszało § 54 ust. 1 oraz schemat 5.2. skrajni dróg określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne;
  - na trzech odcinkach stwierdzono zły stan technicznych elementów infrastruktury rowerowej, tj. studzienkę z niebezpiecznie wysuniętymi obrzeżami<sup>82</sup>; nierówną kostkę chodnikową na przejeździe<sup>83</sup>, pęknięcia, nierówności, ubytki materiału<sup>84</sup>;
  - pas ruchu dla rowerów na jednym odcinku<sup>85</sup> 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 jednym odcinku<sup>86</sup>;
  - organizacja ruchu wprowadzona na ul. Abrahama nie zapewniała bezpieczeństwa rowerzystów. Jako elementy zagrażające bezpieczeństwu rowerzystów należało wskazać parkowanie skośne do chodnika przy kontraruchu rowerowym, wjazd na jezdnię z drogi dla rowerów zza parkującego skośnie samochodu, przez co rowerzysta może zostać niezauważony przez kierowców samochodów.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że:

- prace związane z pielęgnacją drzewostanu zlecane były firmie zewnętrznej. 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;
- nie były znane przyczyny umiejscowienia bariery bez zachowania minimum 20 cm skrajni do drogi dla rowerów – nieprawidłowość zostanie skorygowana;
- z uwagi na duże potrzeby i ograniczone środki finansowe, jakim dysponuje Zarząd, drobne uszkodzenia nawierzchni nie powodujące zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników były poddawane obserwacji i naprawiane z opóźnieniem;
- 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

<sup>80</sup> ul. Stryjska w kierunku ul. Lotników i Al. Zwycięstwa (w okolicy osiedla mieszkalnego).

<sup>81</sup> Al. Zwycięstwa przy przejeździe rowerowym przez ul. Orłowską.

<sup>82</sup> Wzdłuż Al. Zwycięstwa na odcinku pomiędzy ul. Stryjską a salonem samochodowym.

<sup>83</sup> Na przejeździe rowerowy przez ul. Janka Wiśniewskiego (w okolicy skrzyżowania z ul. Energetyków).

<sup>84</sup> Nawierzchnia pasa ruchu wzdłuż ul. Obrońców Wybrzeża w kierunku ul. Władysława IV.

<sup>85</sup> ul. Obrońców Wybrzeża – w kierunku ul. Władysława IV.

<sup>86</sup> ul. Władysława IV za przejazdem z ul. Armii Krajowej.

pasa ogólnego do minimum uzyskując szerokość do zastosowania bezpiecznego odstępu;

- 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, organizacja ta zostanie zmieniona.

(akta kontroli str. 2004-2009, 2029-2042)

3. Nie zapewniono zgodnego z przepisami lub projektem organizacji ruchu oznakowania pionowego na sześciu z 10 badanych odcinków dróg rowerowych, i tak.:

- na jednym odcinku<sup>87</sup> znak C13/C16 umieszczono po lewej stronie drogi dla rowerów niezgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>88</sup>, 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 odcinkach<sup>89</sup> dróg dwukierunkowych umieszczono znak F-19, co było niezgodne z § 75 ust. 4 ww. rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów, który stanowi, że Znak F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” wskazuje wyznaczony na jezdni pas ruchu przeznaczony dla pojazdów wskazanych na znaku<sup>90</sup>;
- na jednym odcinku<sup>91</sup> nie było znaku P-27 który wskazuje kierującemu rowerem tor ruchu roweru na jezdni i określa kierunek jego ruchu. Zgodnie z załącznikiem 2 pkt 5.2.9.4. rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, znak P-27 umieszcza się na wylocie ze skrzyżowania i powtarza nie rzadziej niż co 50 m;
- na jednym odcinku<sup>92</sup> umieszczono znak C13/C16 niezgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu;
- nie usunięto znaku drogowego wynikającego z tymczasowej organizacji ruchu na czas remontu w jednym miejscu<sup>93</sup>.

Dyrektor Zarządu w odniesieniu do ww. nieprawidłowości wyjaśnił, że:

- nieznane były powody umieszczenia znaku C-12/C-16 po lewej stronie, organ zarządzający ruchem przygotowuje zmianę poprawiającą ten stan rzeczy;
- znaki F-19 umieszczone w ww. miejscach w ocenie organu zarządzającego ruchem nie wprowadzały w błąd uczestników ruchu i nie powodowały

<sup>87</sup> ul. Zielona przed skrzyżowaniem z ul. Lotników.

<sup>88</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm. – dalej: „rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów”.

<sup>89</sup> ul. Legionów (od ul. Redłowskiej do ul. Stryjskiej) oraz ul. Obrońców Wybrzeża (za skrzyżowaniem z ul. Władysława IV).

<sup>90</sup> Pas ruchu jest przeznaczony do jazdy w jednym kierunku, więc ten znak może wskazywać tylko jeden kierunek jazdy.

<sup>91</sup> ul. Stryjskiej w kierunku ul. Lotników.

<sup>92</sup> ul. Władysława IV za przejazdem przez ul. Armii Krajowej.

<sup>93</sup> Na przejeździe przez ul. Plk. Dąbka na wysokości ul. Derdowskiego.

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 określonej w § 12 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>94</sup>;
- znak nie został jeszcze usunięty przez wykonawcę robót drogowych.

(akta kontroli str. 1972-2009, 2029-2042)

W zakresie umieszczenia znaków niezgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, oraz nieusunięcia znaku drogowego wynikającego z tymczasowej organizacji ruchu ustalonej na czas remontu NIK wskazuje, że zgodnie z obowiązującym statutem do zadań Zarządu należy także zapewnienie nadzoru inwestorskiego nad inwestycjami zarówno własnymi jak i realizowanymi przez Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni.

4. Nie zapewniono zgodnej z przepisami szerokości czterech z 10 badanych odcinków, tj.

- nie dostosowano szerokości dwóch przejazdów dla rowerzystów<sup>95</sup> do wymaganej od 8 października 2015 r.<sup>96</sup> szerokości 3 m;
- pas ruchu dla rowerów na dwóch odcinkach<sup>97</sup> nie miał wymaganej § 46 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne szerokości 1,5 m.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że nie były znane przyczyny niewłaściwej szerokości ww. przejazdów dla rowerów i pasów ruchu.

(akta kontroli str. 2004-2009, 2029-2042)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd podejmował działania w celu zapewnienia prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej. Przeprowadzane były okresowe kontrole stanu technicznego infrastruktury rowerowej. Jednocześnie Zarząd prowadził dokumentację ewidencyjną dróg w sposób nie w pełni z przepisami prawa, nie w pełni skutecznie podejmował działania w celu zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego i estetycznego widocznych elementów infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa rowerzystów. Nie zapewniono także na w pełni zgodnego z przepisami lub projektem organizacji ruchu oznakowania pionowego oraz zgodnej z przepisami szerokości drogi na badanych odcinkach dróg dla rowerów. Ponadto dla czterech z 10 badanych odcinków szerokość pasów ruchu dla rowerów oraz przejazdów rowerowych była niezgodna przepisami prawa.

<sup>94</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 784.

<sup>95</sup> Przez ul. Władysława IV (w okolicy ul. Obrońców Wybrzeża) oraz przez ul. Energetyków w ul. Janka Wiśniewskiego – przejazdy miały szerokość 2,5 m.

<sup>96</sup> Zmiana pkt 4.2.2. załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych 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).

<sup>97</sup> 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).

## 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. Podjęcie działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów na odcinku drogi dla rowerów wzdłuż ul. Władysława IV.
2. Prowadzenie dokumentacji ewidencyjnej dróg zgodnie z przepisami prawa, w szczególności uzupełnienie wpisów w książkach dróg o aktualne dane dotyczące objazdów dróg oraz wskazywanie w książkach objazdów dróg w kolumnie nr 6 dokładnej lokalizacji zauważonych usterek i uszkodzeń.
3. Zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego i estetycznego widocznych elementów infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa rowerzystów.
4. Podjęcie działań mających na celu zapewnienie zgodnego z przepisami lub projektem organizacji ruchu oznakowania pionowego na drogach dla rowerów.
5. Zapewnienie zgodnej z przepisami prawa szerokości pasów ruchu dla rowerów, a także przejazdów dla rowerów.

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.

Kontrolerzy  
Milena Szymańska

Główny specjalista kontroli  
państwowej

  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku  
Dyrektor

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku

  
.....  
podpis



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 ZARZĄDZIE DRÓG I ZIELENI W GDYNI.

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

