



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

LGD.410.007.04.2022

Pan
Jacek Karnowski
Prezydent Miasta Sopotu

Urząd Miasta Sopotu
ul. Kościuszki 25/27
81-704 Sopot

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Sopotu, ul. Kościuszki 25/27, 81-704 Sopot
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Karnowski, Prezydent Miasta Sopotu od 1998 r. (dalej: „Prezydent Miasta”)
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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura NIK w Gdańsku
Kontrolerzy	<p>Katarzyna Michalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/71/2022 z 17 maja 2022 r.</p> <p>Alicja Szczepaniak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/103/2022 z 04 lipca 2022 r.</p> <p>Elżbieta Gębal, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/111/2022 z 14 lipca 2022 r.</p>

(akta kontroli str. 1-6)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623 (dalej: „ustawa o NIK”)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

W latach 2019-2022 (I kwartał) we władaniu Miasta znajdowało się 62,9 km dróg, a infrastruktura rowerowa stanowiła 34 do 36% ich długości. W tym czasie w niewielkim stopniu wzrósł stosunek dróg (ścieżek) dla rowerów do powierzchni Miasta. Jednak niemalże całe Miasto objęte było strefą 30 km/h, co pozwalało rowerzystom bezpiecznie użytkować drogi.

Podejmowane przez Urząd działania przyczyniały się do utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury rowerowej w Sopocie. 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: Strategia Miasta Sopotu 2014–2020³, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sopotu⁴ oraz Studium Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Sopotu⁵. Ww. dokumenty nie określały konkretnych mierników ani sposobu monitorowania realizacji celów dla infrastruktury rowerowej. Co kilka lat zlecano badania natężenia ruchu rowerowego, sondując w ten sposób jak na przestrzeni lat zmienia się natężenie i kierunek jego przepływu.

Urząd wykonywał zadania w obszarze utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, określając kierunki rozbudowy infrastruktury drogowej. Zadania Miasta, związane z rozwojem, modernizacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury miejskiej sprawował Zarząd Dróg i Zieleni w Sopocie (dalej: „ZDiZ”).

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

Ponadto Prezydent nie zapewnił przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji badanych projektów organizacji ruchu.

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

³ Uchwała nr XXXIII/523/2002 Rady Miasta Sopotu z dnia 21 czerwca 2002 w sprawie: przyjęcia aktualizacji Planu Strategicznego Miasta Sopotu.

⁴ Uchwała Nr XXXIX/522/2018 Rady Miasta Sopotu z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sopotu.

⁵ Strategia opracowana na podstawie dialogu partycypacyjnego, Gdańsk, grudzień 2017 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁶ kontrolowanej działalności

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 zostały zawarte w następujących dokumentach o charakterze strategicznym:

1) Strategia Miasta Sopotu 2014 – 2020, w której określony został jeden z sześciu celów strategicznych pn. „Sopot dobrze skomunikowany”, dla którego przewidziano m.in. działanie (zadanie) „modernizacja i rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej”. Dla ww. celu strategicznego określono cztery wskaźniki monitoringu, spośród których dwa związane były z modernizacją i rozbudową infrastruktury rowerowej i pieszej, tj.: wskaźnik natężenia hałasu, liczba sopocian korzystających z transportu publicznego, rowerowego oraz ruchu pieszego.

2) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sopotu zawierało zapis, że „Ponad 20 km istniejących obecnie dróg rowerowych stanowi 32% całej sieci drogowej, a w najbliższym czasie planowana jest dalsza rozbudowa kolejnych dróg, także leśnych. Sopot planował – wspólnie z kilkunastoma gminami Pomorza – wprowadzenie Roweru Metropolitalnego, który umożliwiałby mieszkańcom Sopotu i całego województwa korzystanie z systemu roweru publicznego. Sopot to także wytyczone trasy rowerowe w lasach. W Studium podkreślono również, że zwiększenie sieci ścieżek rowerowych może przyczynić się w pewnym stopniu do zmniejszenia uciążliwości akustycznej w mieście (wskaźnik monitoringu natężenia hałasu zawarto w Strategii Miasta Sopotu). W punkcie 16.6 Studium - Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego - wskazano, że: „Sukcesywny rozwój infrastruktury rowerowej daje perspektywę większego udziału roweru w codziennych podróżach na krótkie odległości i zwiększa atrakcyjność turystyczno-rekreacyjną miasta. Przez miasto przechodzi Międzynarodowy Szlak Rowerowy R10 (Nadmorski Szlak Hanzeatycki) sieci EuroVelo (EV10) i Regionalna Trasa Rowerowa Nr 133. Główne kierunki polityki transportowej Sopotu w zakresie ruchu rowerowego:

- rozbudowa sieci dróg rowerowych miejskich i leśnych,
- kontynuacja wyposażania sieci istniejących i planowanych tras rowerowych w parkingi dla rowerów, przechowalnie i wypożyczalnie,
- budowa systemu Metropolitalnego Roweru Miejskiego z towarzyszącą infrastrukturą,
- działania na rzecz wprowadzenia ułatwień dla przewoźników rowerów transportem zbiorowym,
- zwiększanie atrakcyjności lokalnego układu ulicznego dla ruchu rowerowego.”

W uzasadnieniu do Uchwały NR XXXIX/522/2018 Rady Miasta Sopotu z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sopotu zawarto natomiast zapisy dot.

⁶ 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.

systemu monitorowania, tj.: „Monitoring to system kontrolno-decyzyjny umożliwiający identyfikację i prognozowanie stanu środowiska na podstawie opracowywanych prognoz przy uwzględnianiu zwłaszcza potrzeb gospodarczych, społecznych, zdrowotnych i rekreacyjnych.”. Monitorowanie skutków zmian w środowisku przewidziano m.in. na podstawie sporządzanych map akustycznych dla wybranych ulic miejskich w czasie przygotowania nowej edycji map akustycznych miasta. Zaplanowano okresowy monitoring poziomu hałasu drogowego w ramach systemu Państwowego Monitoringu Środowiska, z częstotliwością ustalaną zgodnie z przepisami przez odpowiednie służby monitoringu.

3) Studium Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Sopotu – wskazywało nowe kierunki rozwoju mobilności w Sopocie, w tym sposób zarządzania przestrzenią drogową z uwzględnieniem poszanowania dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. W dokumencie wskazano „nisko wiszące owoce” (cele możliwe do osiągnięcia w szybki sposób) oraz bardziej kosztowne i długotrwałe cele.

Miasto skorzystało ze wskazań przy przemianach w dolnym Sopocie. W oparciu o te rekomendacje przebudowano kwartał ul. Parkowej, tworząc największy w Polsce wooner⁷ o długości 1,2 km. Jednocześnie zredukowano o ok. połowę liczbę dostępnych miejsc postojowych, uwolnioną przestrzeń zastępując zielenią. Zaprojektowano także inne woonerfy (przebudowa ul. Kolejowej uzyskała wsparcie funduszy zewnętrznych, a ul. Sobieskiego była w trakcie projektowania). Wykorzystano rekomendacje przy koncepcji przebudowy ul. 3 Maja. Wzmocniono też partycypację społeczną (zintensyfikowano konsultacje społeczne przy nowych inwestycjach). Rekomendacje wykorzystano przy odtwarzaniu i nasadzeniu alei ulicznych – wykorzystano przestrzeń parkingową pod nasadzenia 300 drzew przyulicznych (ul.: Rzemieśnicza, Łokietka, Kolberga, Armii Krajowej).

(akta kontroli str. 9-105, 175-183 i 200-219)

Ww. dokumenty nie określały konkretnych mierników ani sposobu monitorowania realizacji infrastruktury rowerowej.

Prezydent wyjaśnił, że potrzeba realizacji rozwiązań w zakresie komunikacji rowerowej wynikała w dużej mierze z potrzeby przeciwdziałania nadmiernej kongestii motoryzacyjnej, z którą coraz bardziej zmagają się polskie miasta (w tym Sopot). Sposób realizacji założeń, został określony ogólnie w dokumentach strategicznych. Na poziomie szczegółowym, kluczową rolę odgrywały Wytyczne w zakresie projektowania infrastruktury rowerowej⁸. Ostateczne rozwiązania były dostosowane do dostępnej przestrzeni. Prezydent zwrócił uwagę, że zdecydowana większość Sopotu objęta była ochroną konserwatorską, więc wszelkie prace inwestycyjne wymagały uzgodnień z właściwym Konserwatorem Zabytków.

(akta kontroli str. 175-183)

Zdaniem Prezydenta monitorowanie realizacji założonych celów odbywało się najpierw na etapie oceny wykonania zadań, przyjętych uchwałą budżetową. W uchwałach określano zadania (cele), założone do osiągnięcia przez ZDiZ w danym roku kalendarzowym, wraz z pulą środków przeznaczonych na ich realizację. ZDiZ w sprawozdaniach budżetowych określał stopień wykonania przyjętych zadań (głównie efekty rzeczowe).

Ocena skuteczności zrealizowanych inwestycji, jeszcze na etapie projektowania, odnosiła się do standardów oraz uzgodnień co do optymalnego ich kształtu.

⁷ Przyjazna dla ludzi ulica, na której pierwszeństwo mają piesi i rowerzyści.

⁸ Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r. - podręcznik rekomendowany od 27 czerwca 2019 r. przez Ministra Infrastruktury do stosowania jako standard w zakresie przygotowania inwestycji budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych.

Prezydent dodał, że w dynamicznej miejskiej przestrzeni często należało szukać kompromisu, pomiędzy różnymi grupami interesariuszy, ich oczekiwaniami, a możliwościami technicznymi i przestrzennymi. Kolejnym aspektem był odbiór społeczny, a więc sposób, w jaki dana inwestycja odpowiadała oczekiwaniom społecznym. Mieszkańcy Sopotu byli wysoce aktywnym społeczeństwem, licznie udzielającym się zarówno w mediach społecznościowych (na lokalnych grupach dyskusyjnych) jak w bezpośrednich relacjach z Urzędem. Otwartość Urzędu do mieszkańców powodowała, że głosy merytorycznie uzasadnione bywały wysłuchiwane, nawet, jeśli samej inwestycji nie towarzyszyły formalne konsultacje społeczne, a informacja zwrotna szybko trafiała do Urzędu.

(akta kontroli str. 175-183)

1.2. Zgodnie ze Statutem Zarządu Dróg i Zieleni w Sopocie (dalej: „Statut ZDiZ”)⁹ jednostka ta przejęła zadania Miasta, związane z rozwojem, modernizacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury miejskiej, obejmującej w szczególności m.in. sieć dróg publicznych i wewnętrznych, przekazanych ZDiZ w zarząd (rozdział 2 § 5 pkt 1.1) Statutu ZDiZ). ZDiZ m.in. (rozdział 2 § 6 Statutu ZDiZ) określał potrzeby w zakresie inwestycji i remontów oraz bieżącego utrzymania infrastruktury miejskiej, opracowywał roczne i wieloletnie projekty planów dla zadań, pełnił funkcje inwestora w imieniu Miasta, zlecał i zawierał umowy na realizację robót, usług i dostaw, przygotowywał dokumentację techniczną, uzgadniał i opiniował dokumenty projektowe, wykonywał roboty interwencyjne, utrzymaniowe i zabezpieczające. W obszarze zarządzania drogami publicznymi ZDiZ (rozdział 2 § 7 pkt 1) Statutu ZDiZ) m.in. realizował zadania w zakresie: inżynierii ruchu, ewidencji dróg, utrzymania, kontroli stanu, dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 327-330)

Zadania w obszarze utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w Urzędzie realizowane były przez: Wydział Strategii i Rozwoju Miasta oraz Wydziałowi Inżynierii i Ochrony Środowiska (dalej: „Wydział IOŚ”), do zadań których należało określenie kierunków rozbudowy infrastruktury. Wydziały te odpowiadały za pozyskiwanie funduszy zewnętrznych na miejskie inwestycje (w tym prowadzone przez ZDiZ). Wydział IOŚ prowadził także: działania promocyjne i aktywizacyjne (kampanie rowerowe) w zakresie zrównoważonej mobilności; drobne inwestycje rowerowe poza drogami (np.: montaż stojaków rowerowych i wiat pod szkołami, serwis stacji napraw rowerów).

Do zadań Wydziału IOŚ (Załącznik Nr 6 do Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Sopotu) należało m.in.: prowadzenie współpracy i stałej platformy dyskusji z mieszkańcami oraz organizacjami zrzeszającymi społeczność rowerzystów w zakresie kształtowania polityki rowerowej na terenie miasta Sopotu; współudział w sprawach związanych z systemem miejskich wypożyczalni rowerów w Sopocie i na terenie Trójmiasta; inicjowanie projektów mających na celu poprawę infrastruktury rowerowej; rozpatrywanie spraw z tym związanych oraz przygotowywanie opinii w sprawie audytu rowerowego do przedstawianych rozwiązań komunikacyjnych na terenie miasta Sopotu; opiniowanie projektów organizacji ruchu, mających trwały wpływ na warunki poruszania się niezmotoryzowanych uczestników ruchu; przygotowywanie kampanii, warsztatów i konferencji informacyjno-edukacyjnych promujących codzienne wykorzystywanie rowerów w dojazdach do szkoły i pracy, poruszanie się pieszo oraz inne niezmotoryzowane formy mobilności.

(akta kontroli str. 12-105)

⁹ Uchwała Nr VII/49/2011 Rady Miasta Sopotu z dnia 08 kwietnia 2011 r.

Główny specjalista ds. komunikacji rowerowej i transportu publicznego w Wydziale IOŚ, m.in.: prowadził zagadnienia związane ze zrównoważonym transportem miejskim; współuczestniczył w sprawach związanych z systemem miejskich wypożyczalni rowerów w Sopocie i na terenie Trójmiasta; inicjował projekty mające na celu poprawę infrastruktury rowerowej; uczestniczył w pracach zespołu ds. ścieżek rowerowych i rozpatrywania spraw z tym związanych oraz przygotowywał opinie w sprawie audytu rowerowego do przedstawianych rozwiązań komunikacyjnych na terenie miasta Sopotu. Odpowiadał również za współpracę z samorządami i stowarzyszeniami w zakresie projektów edukacyjno-promocyjnych dotyczących mobilności aktywnej, w tym: projektów organizacji ruchu, mających trwały wpływ na warunki poruszania się niezmotoryzowanych uczestników ruchu oraz kampanii, warsztatów i konferencji informacyjno-edukacyjnych, promujących codzienne wykorzystywanie rowerów w dojazdach do szkoły i pracy, poruszanie się pieszo oraz inne niezmotoryzowane formy mobilności. Ponadto sprawował nadzór i kontrolę nad realizacją zadań dotyczących właściwego funkcjonowania Miasta w zakresie drogownictwa i lokalnego transportu zbiorowego w tym nad zadaniami realizowanymi przez ZDiZ. Opiniował także lokalizacje inwestycji oraz zmiany przeznaczenia istniejących obiektów budowlanych w zakresie ochrony środowiska oraz rozwiązań drogowych w zakresie wymagań rozwoju komunikacji rowerowej i transportu publicznego.

Główny specjalista ds. komunikacji rowerowej i transportu publicznego pełnił nieformalnie rolę Oficera Rowerowego. Prócz objętych kontrolą zagadnień, zajmował się innymi zadaniami z zakresu merytoryki Wydziału Inżynierii i Ochrony Środowiska. Od października 2021 r. objął stanowisko p.o. Naczelnika tego Wydziału.

(akta kontroli str. 106-110)

Reguły współpracy ww. Wydziałów z ZDiZ wynikały ze struktury organizacyjnej Urzędu. Miasto nie wypracowało dodatkowych zasad współpracy w zakresie polityki rowerowej.

(akta kontroli str. 106-110)

1.3. Miasto nie zawarło wymogów co do przedmiotu, częstości i sposobu monitorowania przyjętych założeń w zakresie utrzymania rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w dokumentach omówionych w pkt 1.1 Wystąpienia. W kontrolowanym okresie nie obowiązywał też żaden inny dokument, określający te zasady.

Miasto nie określało wskaźników na etapie koncepcyjnym, jeśli nie wynikało to z programu dofinansowania.

Prezydent poinformował, że infrastruktura rowerowa w latach 2007-2010 budowana była w oparciu o katalog dobrych praktyk i standardy rowerowe¹⁰. W kolejnych latach bazowano na opracowanych standardach przez Ministerstwo Infrastruktury (Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego). Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej określało Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sopotu.

Wydział IOŚ co kilka lat zlecał badania natężenia ruchu rowerowego, które miały pokazać jak na przestrzeni lat zmienia się natężenie i kierunek przepływu ruchu rowerowego. Ponadto, w ramach jednej z prowadzonych kampanii (Rowerem

¹⁰<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.roverowygdansk.pl/pobierz/436/Standardy-techniczne&ved=2ahUKEwiSzN2xjq35AhUK6CoKHdleB4EQFnoECAUQAQ&usg=AOvVaw0VxCubaUeHeqmwO54kLRSi>

do Pracy), Wydział miał wgląd do „Map ciepła” ruchu użytkowników, które pokazują miejsca o potencjalnie dużym ruchu, w którym warto wprowadzić usprawnienia.

Na zlecenie Wydziału IOŚ zostało wykonane badanie natężenia ruchu. Pomiar ruchu wykonano w lipcu i we wrześniu 2021 r.¹¹. Badanie określiło poziom ruchu rowerowego w dziewięciu kluczowych miejscach Sopotu. Dzięki przeprowadzeniu pomiarów dwukrotnie – w sezonie wakacyjnym (lipiec) i poza nim (wrzesień) możliwe było wyznaczenie poziomu ruchu turystycznego, a także poziomu „codziennego” ruchu rowerowego w Mieście. Najwyższe liczby uczestników odnotowano w lipcu w Pasie Nadmorskim 6 066 rowerzystów/dobę, a we wrześniu 4 564 rowerzystów/dobę. Najniższe na Opata Rybińskiego – odpowiednio: 853 i 902 rowerzystów/dobę.

W okresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpłynęły sprawozdania ani raporty przekazywane z własnej inicjatywy przez podmioty zewnętrzne, w zakresie prowadzonych polityk rowerowych.

(akta kontroli str. 106-110)

W styczniu 2022 r. przeprowadzona została kontrola Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Sopotu dotycząca skuteczności wprowadzonych udogodnień rowerowych. W Protokole kontroli wskazano głównie na konieczność poprawy bezpieczeństwa niektórych punktów kolizyjnych oraz zbyt małe windy w ciągu ulicy Bohaterów Monte Cassino.

W odniesieniu do Protokołu, Prezydent poinformował pismem z 3 lutego 2022 r. o przearanżowaniu wymienionych przez Komisję odcinków dróg (lub dojazdów), czym poprawiono bezpieczeństwo. Wyjaśnił też że wskazane windy nie są w stanie pomieścić rowerów, ale wskazana ulica jest wyłączona z możliwości jazdy rowerem ze względu na bezpieczeństwo pieszych.

(akta kontroli str. 106-110)

1.4. Urząd prowadził okresowe badania natężenia ruchu rowerowego, które pokazywały faktyczną zmianę preferencji komunikacyjnych Miasta na rzecz komunikacji miejskiej i rowerowej¹². Zdaniem Prezydenta zmiana preferencji komunikacyjnych, a co za tym idzie: poprawa jakości życia, zdrowia publicznego i ochrona środowiska, są powodem, dla których inwestuje się w rozwój komunikacji rowerowej. I ten cel jest w Sopocie realizowany z powodzeniem.

Kolejnym miernikiem realizacji przyjętych celów przez Sopot były statystyki policyjne ze zdarzeń drogowych. Wskazywały one, w których dokładnie miejscach dochodzi do incydentów, kolizji i wypadków, oraz z czyjej winy do nich doszło. Wydział IOŚ wykorzystywał je jako podstawą do dalszych działań, mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu.

(akta kontroli str.9-105, 175-183, 323-325)

Prezydent Miasta, zapytany o to, czy Miasto osiągnęło założone cele¹³ podał, że nowa infrastruktura w Sopocie budowana jest zgodnie z najnowszymi standardami i dobrymi praktykami. Tam, gdzie nie było potrzeby lub możliwości wybudowania drogi rowerowej, wprowadzono inne udogodnienia dla ruchu rowerowego (ponad 80% ulic objętych kontraruchem, 90% ulic to strefy uspokojonego ruchu Tempo 30, budowa wyniesionych skrzyżowań, wyświetlacze prędkości, doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, ponad 400 ogólnodostępnych stojaków rowerowych). Sopot uczestniczył¹⁴ w systemie

¹¹ Raport końcowy z 13 września 2021 r.

¹² Raport końcowy z 13 września 2021 r.

¹³ ze względu na brak mierników podał w sposób opisowy.

¹⁴ Jako członek Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

roweru publicznego Mevo (1200 rowerów elektrycznych w 2019 r. na terenie 14 gmin – jeden rower w Sopocie wypożyczano średnio 11 razy dziennie).

Dane z pomiarów ruchu rowerowego w 2021 r. Miasto wykorzystало do analizy zarówno popularność wybranych relacji, jak i porównywania wyników z badaniami z 2015 r. Celem badania była analiza zmian w natężeniu ruchu rowerowego po okresie remontów głównej infrastruktury rowerowej. Badanie obejmowało pomiar w okresie wakacyjnym oraz we wrześniu, co pozwoliło na ocenę zarówno ruchu turystycznego, jak i codziennego.

Monitorowano ruch rowerowy na skrzyżowaniach, dzięki czemu można było określić nie tylko natężenia, ale i kierunki ruchu, co pozwoliło lepiej planować nowe inwestycje. Dane z pomiarów omówione zostały również na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Zauważono istotny wzrost natężenia ruchu rowerowego praktycznie we wszystkich relacjach. Najwyższym natężeniem ruchu rowerowego cieszyły się odcinki o nowej nawierzchni, wykonane zgodnie z najnowszymi dobrymi praktykami. Największe natężenie ruchu rowerowego odnotowano na Al. Wojska Polskiego, która służy za ciąg nie tylko rekreacyjny, ale i komunikacyjny. Stosunkowo niewielkie natężenie ruchu odnotowano w centrum Miasta, gdzie ruch rowerowy rozkłada się na wiele lokalnych ulic o uspokojonym ruchu. Rowery były też obecne na chodnikach centralnego odcinka Al. Niepodległości, gdzie z przyczyn technicznych nie było możliwości budowy infrastruktury rowerowej.

Badanie objęło też ul. 3 Maja – w trakcie trwania niniejszej kontroli NIK była przebudowywana. W ramach inwestycji wykonane zostaną pasy ruchu rowerowego, co pozwoli na sprawne, bezpieczne i komfortowe poruszanie między górnym a dolnym tarasem.

(akta kontroli str. 106-110)

1.5. Do Urzędu nie wpłynęły skargi i wnioski w zakresie badanej tematyki. Wpłynęła jedna petycja o przywrócenie miejsc parkingowych przy ul. Armii Krajowej w Sopocie, po jej przebudowie (modernizacja drogi rowerowej).

Wydział IOŚ udzielił mieszkańcom odpowiedzi w terminie 28 dni, w terminie określonym w art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach¹⁵ oraz zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi Urzędu, podając przyczyny przyjętego rozwiązania drogowego oraz jego zalety,.

(akta kontroli str. 111-116 i 225-226)

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.

¹⁵ Dz.U. z 2018 r. poz. 870.

2. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej

Opis stanu faktycznego

2.1. Na terenie Sopotu (w całym badanym okresie) znajdowało się we władaniu Miasta 62 855 m dróg. Drogi dla rowerów na 31 grudnia 2018 r. mierzyły 20 040 m, a na 31 marca 2022 r. 20 800 m (przyrost o 760 m)¹⁶. Drogi dla pieszych i rowerów wzrosły odpowiednio z 1 590 m do 1 650 m, tj. o 60 m¹⁷. Pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy wzrosły od 0 do 380 m¹⁸. Liczba zadaszonych parkingów rowerowych wzrosła z jednego do czterech. Stosunek infrastruktury rowerowej do dróg ogółem wyniósł 34% na koniec 2018 r. i wzrósł o dwa punkty procentowe do 31 marca 2022 r.¹⁹. Stosunek dróg dla rowerów do powierzchni miasta stanowił odpowiednio 0,12% i 0,07% (spadek o 0,01%)²⁰, co związane było ze wzrostem powierzchni Miasta (z 17 380 000 m² do 27 780 000 m²).

Na terenie Miasta nie występowały pasy ruchu dla rowerów w ciągu dróg, na których dopuszczalna prędkość pojazdów była wyższa niż 50km/h.

(akta kontroli str. 117)

Zarząd (tj. rozwój, modernizacja i bieżące utrzymanie) nad całością infrastruktury sprawował ZDiZ (§ 5 pkt. 1 Statutu ZDiZ).

(akta kontroli str. 327-330)

2.2. Urząd nie wykonywał zadań w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Zadania te przejął ZDiZ, co wynikało z §§ 5 i 6 Statutu ZDiZ.

Zadania Wydziału IOŚ, wynikające z Regulaminu Organizacyjnego Urzędu, opisano w pkt. 1.2. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 327-330)

Przy projektowaniu infrastruktury rowerowej w Urzędzie wykorzystywano:

1. Aktualizację i integrację Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie²¹;
2. Wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk- Gdynia-Sopot²²;
3. Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r.

(akta kontroli str.12-105)

2.3. W związku z pismem o przekazanie dokumentów potwierdzających dokonywanie oceny realizacji zadań w zakresie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przez ZDiZ, Prezydent wyjaśnił, iż najważniejszą formą pozytywnej oceny przygotowania zadań były uzgodnienia formalne, w zakresie procesu budowlanego danej inwestycji, zakończone wydaniem pozwolenia na budowę. Tym samym, zdaniem Prezydenta, wydanie pozwolenia na budowę jest potwierdzeniem zgodności przyjętych

¹⁶ 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.

¹⁷ Stan na 31 grudnia 2019 r. wyniósł 1 590 m, na 31 grudnia 2020 r. 1 590 m, na 31 grudnia 2021 r. 1 650 m.

¹⁸ Stan na 31 grudnia 2019 r. wyniósł 380 m, na 31 grudnia 2020 r. 380 m, na 31 grudnia 2021 r. 380 m.

¹⁹ Stan na 31 grudnia 2019 r. wyniósł 36%, na 31 grudnia 2020 r. 36%, na 31 grudnia 2021 r. 36% m.

²⁰ Stan na 31 grudnia 2019 r. wyniósł 0,12%, na 31 grudnia 2020 r. 0,12%, na 31 grudnia 2021 r. 0,07%.

²¹ opracowanie Nizielski i Borys Consulting, kwiecień 2008 r.

²² Dokument współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020, Gdańsk 2019.

w projekcie założeń z oczekiwaniami organów opiniujących (w tym jednostek i wydziałów Urzędu) gdyż uzgodnienia te były formalnymi załącznikami do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.

Niezależnie od powyższego, pracownicy Urzędu – w szczególności Wydziału IOŚ oraz Straży Miejskiej – w ramach bieżących czynności służbowych, obserwowali poprawność realizacji poszczególnych przedsięwzięć z zakresu infrastruktury rowerowej, ich efekt oraz pojawiające się usterki, uszkodzenia i błędy w oznakowaniu, niezwłocznie informując o tym przedstawicieli ZDiZ. Zgłoszenia te znajdowały odzwierciedlenie w protokołach posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

(akta kontroli str.186-187)

2.4. Zapotrzebowanie na środki dla badanych zagadnień określone były dwuetapowo. W pierwszej kolejności zlecany był projekt budowlany dla konkretnego fragmentu planowanej do realizacji infrastruktury. W oparciu o kosztorys uzgodnionego formalnie projektu, szacowane były środki planowane na realizację zadania, które następnie zgłaszane były do planu budżetu²³.

Po rozpisaniu przetargu i złożeniu ofert we wszystkich przypadkach pojawiała się potrzeba korekty przyjętych założeń finansowych, w celu zapewnienia środków na realizację inwestycji.

O zwiększeniu środków decydowała Rada Miasta, akceptując uchwałę proponującą zmiany w budżecie Miasta w ciągu obowiązującego roku budżetowego. W okresie objętym kontrolą nie było takich uchwał.

(akta kontroli str.184-185, 331-333)

2.5. Przyrost będącej we władaniu Miasta infrastruktury rowerowej w poszczególnych latach nastąpił w kategorii „drogi (ścieżki) dla rowerów” o 3,5% w 2019 r. i o 0,3% w 2021 r. oraz „drogi dla pieszych i rowerów” w 2021 r. o 3,8%.

W pozostałych rodzajach zasobów z kontrolowanego zakresu nie stwierdzono przyrostu rok do roku.

(akta kontroli str. 117)

2.6. Pierwszy system roweru publicznego w Sopocie funkcjonował w latach 2013-2015. Oferował 50 rowerów rozmieszczonych na ośmiu stacjach. Reaktywacja nastąpiła w 2019 r. w ramach Stowarzyszenia Obszaru Metropolii Gdańsk-Gdynia-Sopot, na terenie 14 gmin uruchomiono całkowicie elektryczny rower w systemie „Mevo”. Na terenie Sopotu znalazło się 27 stacji i 50 rowerów z 1200 sztuk udostępnionych w ramach I etapu systemu. Docelowo na 660 stacjach pojawić się miało ponad 4000 rowerów.

Jak wyjaśnił Prezydent, w Sopocie średnia dobowa liczba wypożyczeń przekroczyła 10 (dla kraju to cztery dziennie). Rower elektryczny ułatwił w szczególności pokonywanie wzniesień, które były dużą przeszkodą dla ruchu codziennego (różnica w wysokości terenu ok. 150 m). Ze względu na liczne problemy z operatorem, umowę wypowiedziano. Nowy wykonawca ma uruchomić system w 2023 r.

Wydatki z tytułu systemu roweru metropolitalnego „Mevo” Sopot ponosił z rozdziału 63095 §4300 i wynosiły: w 2019 r. 593,53 tys. zł i w 2020 r. 13,98 tys. zł.²⁴

(akta kontroli str. 193-194)

²³ Zarządzenia nr 1063/2021, 664/2020, 258/2019, 1391/2018.

²⁴ Dane odnoszące się do systemu wypożyczalni rowerów mają charakter informacyjny, ponieważ przedmiotem niniejszej kontroli nie była prawidłowość działań dotyczących funkcjonowania tego systemu.

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 IOŚ (§§ 4, 5 i 6 Statutu ZDiZ) – więcej pkt 1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 327-330)

3.2. Ocena wykonania zadań ZDiZ – również dotyczących utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej – została opisana w pkt 2.3. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 186-187)

3.3. W okresie objętym kontrolą na utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej pierwotnie zaplanowano 19 615,6 tys. zł (w 2019 r.), 20 008,1 tys. zł (w 2020 r.), 19 751,3 tys. zł (w 2021 r.) i 22 073,7 tys. zł (na 2022 r.). Zmiany planów były dokonywane zgodnie z obowiązującymi w Mieście regulacjami (szerszy opis w pkt. 2.4 wystąpienia).

Wydatki na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem (w tym infrastruktury rowerowej Miasta²⁵) w kontrolowanym okresie wyniosły 65 668,0 tys. zł z czego w 2019 r. 21 516,4 tys. zł, w 2020 r. 20 536,7 tys. zł, w 2021 r. 20 679,9 tys. zł a w I kwartale 2022 r. 2 935,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 340-362)

Na utrzymanie infrastruktury rowerowej Miasto wydatkowało ogółem 304,6 tys. zł (0,46% wydatków ogółem) z czego odpowiednio: 80,6 tys. (0,37%), 98,5 tys. zł (0,48%), 98,5 tys. zł (0,48%) i 27,0 tys. zł (0,91%). Była to część kosztu porozumienia z Zakładem Oczyszczania Miasta na całoroczne utrzymanie czystości dróg, obejmujące ścieżki rowerowe. Do obliczenia przyjęto 4% całości kosztu ww. porozumienia jako udział powierzchni ścieżek rowerowych w powierzchni wszystkich terenów objętych utrzymaniem²⁶.

(akta kontroli str. 117-129)

Urząd nie wyszczególnił działu dla wydatków związanych z utrzymaniem infrastruktury rowerowej. Wydatki te sklasyfikowane były w dziale 630, rozdziale 63095, §4300 i §4210 w ramach ogólnej puli środków na promocję i rozwój komunikacji rowerowej i turystyki.

Plan wydatków bieżących dla tej kategorii wyniósł: w 2019 r. 6,2 tys. zł, w 2020 r. 3,0 tys. zł, w 2021 r. 1,1 tys. zł, I kw. 2022 r. 0 zł. We wszystkich latach wydatkowano w 100% zaplanowane środki.

²⁵ Pozostająca we właściwości Urzędu i ZDiZ.

²⁶ W planie finansowym ZDiZ koszty te są ujęte w rozdziale 90003/4300 "Oczyszczanie miast i wsi/zakup usług pozostałych" wraz z innymi zadaniami, nie są wyodrębnione.

Na utrzymanie infrastruktury drogowej w Urzędzie nie zaplanowano i nie wydatkowano środków.

Na powstanie lub ulepszenie pozostającej we władaniu Miasta infrastruktury rowerowej, Urząd wydatkował łącznie 28,8 tys. zł (zadaszenie parkingów rowerowych).

(akta kontroli str. 340-362)

3.4. Dla sześciu z ośmiu szczegółowo kontrolowanej dokumentacji dróg²⁷ przedłożono kontrolerom NIK zatwierdzone projekty organizacji ruchu. Projekty te spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W dokumentacji dróg w okresie objętym kontrolą znajdowały się protokoły z kontroli przeprowadzonych co najmniej raz na sześć miesięcy, tj. zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W sprawie dwóch brakujących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu Prezydent wyjaśnił, że nie zachowała się dokumentacja archiwalna docelowej organizacji dróg²⁸.

NIK zauważa, że w przypadku nieodnalezienia tej dokumentacji zasadne będzie sporządzenie aktualnych projektów organizacji ruchu dla tych odcinków.

(akta kontroli str. 321-322, 363-442, 447-646)

W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że ogólny stan infrastruktury rowerowej był zadawalający. Oznakowanie poziome i pionowe dróg dla rowerów było prawidłowe. Nieprawidłowości dotyczące funkcjonalności i estetyki niektórych odcinków opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 336-339)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Prezydent – we wszystkich badanych ośmiu sprawach²⁹ – jako organ zarządzający ruchem, nie przeprowadził kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu wprowadzonej stałej organizacji ruchu na badanych odcinkach dróg, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu.

Prezydent wyjaśnił, że poprawność wykonania zadań technicznych była kontrolowana przez inspektora nadzoru inwestorskiego wybieranego przez ZDiZ i przedstawiona w sporządzonym przez niego protokole. Ponadto wyjaśnił, że podstawą odbioru inwestycji było zatwierdzenie robót budowlanych przez inspektora nadzoru.

(akta kontroli str. 443-449)

Odnosząc się do ww. wyjaśnień, NIK nie kwestionuje wykonywania ww. zadań przez inspektora nadzoru inwestorskiego, niemniej jednak zwraca uwagę że obowiązek

²⁷ ul. Polna - od skrzyżowania z ul. Bitwy pod Płowcami (dl. ok.200 m); ul. Bitwy pod Płowcami - od granicy z Gdańskiem do Mera Spa (dl.ok. 400 m); ul. Rzemieślnicza - fragment z przejazdem rowerowym (dl. 200 m); ul. Kolberga – od ul. Cieszyńskiego, ul. Łokietka – od ROD do ul. Polnej (dl. 200 m.); fragment ul. Kościuszki i Chopina (róg), (dl. ok.200m); ul. Armii Krajowej na odcinku od Al. Niepodległości do ul. Reja w Sopocie (dl. ok 1 800 m); Al. Wojska Polskiego na odcinku od Molo w Sopocie do granicy Gdańska (z wyłączeniem zrealizowanego odcinka od ul. Kordeckiego do ul. Chrobrego), (dl.ok 2 000 m).

²⁸ ul. Polna z 2006 i ul. Bitwy pod Płowcami z 2007 r.

²⁹ ul. Polna - od skrzyżowania z ul. Bitwy pod Płowcami (dl. ok.200 m); ul. Bitwy pod Płowcami - od granicy z Gdańskiem do Mera Spa (dl.ok. 400 m); ul. Rzemieślnicza - fragment z przejazdem rowerowym (dl. 200 m); ul. Kolberga – od ul. Cieszyńskiego, ul. Łokietka – od ROD do ul. Polnej (dl. 200 m.); fragment ul. Kościuszki i Chopina (róg), (dl. ok.200m); ul. Armii Krajowej na odcinku od Al. Niepodległości do ul. Reja w Sopocie (dl. ok 1 800 m); Al. Wojska Polskiego na odcinku od Molo w Sopocie do granicy Gdańska (z wyłączeniem zrealizowanego odcinka od ul. Kordeckiego do ul. Chrobrego), (dl.ok 2 000 m).

kontroli jest jednoznacznie nałożony w przywołanym rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem na prezydenta miasta.

2. 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:

- na dwóch odcinkach dróg dla rowerów³⁰ nie oznakowano wszystkich drzew znajdujących się w skrajni drogi;
- w czterech miejscach na drogach dla rowerów³¹ występowała roślinność ograniczająca szerokość przekroju tych dróg (zwążająca przejazd), co stanowiło naruszenie § 52 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych i ich usytuowania, który stanowi, że zieleń w pasie drogowym nie powinna zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymanie drogi;
- w jednej drodze dla rowerów³² występowały obiekty wchodzące w skrajnię drogi, ograniczające widoczność;
- nawierzchnia drogi dla rowerów w jednym miejscu³³ była w złym stanie technicznym – spękania i bariera w postaci wybrzuszenia spowodowanego przez wystający korzeń.

(akta kontroli str. 336-339)

Ww. okoliczności mogły niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo, atrakcyjność i komfort korzystania z miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przez jej użytkowników.

Prezydent wyjaśnił, że nadzór nad utrzymaniem dróg sprawował w jego imieniu Dyrektor ZDiZ. Wskazane odcinki były monitorowane przez pracowników Wydziału IOŚ oraz Straż Miejską (obserwowali m.in. czy pojawiały się usterki z zakresu infrastruktury rowerowej, uszkodzenia, błędy w oznakowaniu) i niezwłocznie zgłaszali to do ZDiZ, który dokonuje napraw zgodnie z przyjętym przez siebie harmonogramem, w miarę posiadanych zasobów. Prezydent nie wniósł zastrzeżeń co do jakości pracy ZDiZ z tego obszaru. Nie potwierdził też wcześniejszej wiedzy na temat zauważonych podczas oględzin nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 331-335)

OCENA CZĄSTKOWA

Za utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej w Mieście odpowiadał ZDiZ. Część planowanych środków z puli na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem, Miasto przeznaczało na utrzymanie infrastruktury rowerowej. Badanie dokumentacji dotyczącej odcinków dróg, na których wprowadzono stałą organizację ruchu, nie zostały poddane po jej wprowadzeniu kontroli z udziałem przedstawiciela Prezydenta Miasta w myśl § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Nadzór Prezydenta Miasta nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej był nie w pełni skuteczny, czego skutkiem były stwierdzone w toku oględzin nieprawidłowości.

³⁰ W Alei Wojska Polskiego - od Mola do granic Gdańska, oraz w ul. Bitwy pod Płowcami (przy skrzyżowaniu z ul. Hestii)

³¹ DDR w ul. Wojska Polskiego (przy restauracji), ul. Bitwy pod Płowcami (okolice siedziby firmy ubezpieczeniowej), ul. Armii Krajowej (w okolicach przystanku autobusowego), oraz ul. Chopina (w kierunku plaży).

³² W Al. Wojska Polskiego.

³³ W ul. Rzemieślniczej w jednym miejscu (okolice stacji benzynowej).

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 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie, wymaganych przepisami prawa, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu. 2. Zapewnienie skutecznego nadzoru nad realizacją 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
i wykonania wniosków

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

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

Gdańsk, 31 sierpnia 2022 r.

Alicja Szczepaniak
doradca ekonomiczny


.....
podpis

Elżbieta Gębal
starszy inspektor kontroli państwowej


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

Dyrektor

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku


.....
podpis