



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA.410.009.01.2022

Andrzej Nowakowski
Prezydent Urzędu Miasta Płocka
Pl. Stary Rynek 1
09-400 Płock

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Płocka, Pl. Stary Rynek 1, 09-400 Płock ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Nowakowski, Prezydent Miasta Płocka, od 21 października 2018 r.
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 nad przygotowaniem i realizacją 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 ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Marcin Mirończuk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/73/2022 z 6 maja 2022 r. (akta kontroli tom I str. 1-3)

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent Miasta przyjął Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 r. w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym⁴. Program ten zakładał m.in. stworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej tras głównych, obwodowych i wylotowych prowadzących do centrum miasta oraz tras wzdłuż Wisły. Pomimo określenia celów, założeń oraz wskaźników osiągnięcia celu nie monitorowano ich realizacji oraz nie przeprowadzano oceny Programu.

Miasto Płock podejmowało działania mające na celu rozwój sieci infrastruktury rowerowej. Jednak w Urzędzie nie dokonano w sposób przejrzysty podziału kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, które powierzono do realizacji Miejskiemu Zarządowi Dróg w Płocku⁵. Ponadto MZD nie został zobowiązany do przedkładania dokumentów (protokołów, sprawozdań itp.) z realizacji powierzonych zadań.

Powyższe naruszało standardy kontroli zarządczej, określone w załączniku do komunikatu nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych⁶ oraz utrudniało Prezydentowi dokonywanie rzetelnej oceny realizacji zadań w ww. zakresie.

¹ Dalej: Urząd, Miasto.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Zwany również Programem rozwoju dróg rowerowych.

⁵ Dalej także: MZD.

⁶ Dz. Urz. Min. Fin. Nr 15, poz. 84, dalej: Standardy kontroli zarządczej.

Drogi z infrastrukturą rowerową posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, które spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Prawidłowość wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu podlegała kontroli, jednak nie wszystkie kontrole były realizowane terminowo oraz dokumentowane. Nieterminowo przeprowadzano również kontrole dotyczące prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczonych na drogach, co naruszało § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁷.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁸ 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. Prezydent Miast Płocka, Zarządzeniem⁹ z dnia 9 lutego 2012 r. przyjął Program rozwoju dróg rowerowych. Celem głównym ww. Programu był wzrost atrakcyjności komunikacyjnej i turystyczno-rekreacyjnej miasta poprzez budowę sieci dróg dla rowerów. Celami szczegółowymi było:
- tworzenie warunków dla zwiększenia roli ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców,
 - zapewnienie rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym systemu roweru miejskiego w ramach zadań osobnych, jak również przy budowie, przebudowie i remontach sieci drogowej,
 - zapewnienie jakości powstającej infrastruktury rowerowej, bezpieczeństwa i prawidłowości rozwiązań technicznych w zakresie pięciu wymogów: spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa i atrakcyjności, stosowanych na wszystkich poziomach: sieci, poszczególnych odcinków jak i konkretnych rozwiązań,
 - stworzenie dogodnych powiązań z krajowym, ponadlokalnym i lokalnym systemem tras rowerowych,
 - integracja systemu tras rowerowych z innymi podsystemami transportowymi na terenie miasta,
 - stworzenie ram instytucjonalnych umożliwiających prawidłowy rozwój systemu tras rowerowych, w tym uchwalenie standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej, powołanie Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej z udziałem reprezentacji użytkowników, umożliwienie wykonania audytu wszystkich przygotowanych projektów drogowych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków dla ruchu rowerowego przez radę ds. komunikacji rowerowej,
 - rozwinięcie i dostępność bazy sportowo-rekreacyjnej (rekreacyjne trasy rowerowe).

⁷ Dz. U. z 2017 poz. 784. Dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

⁸ 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.

⁹ Nr 1393/2012.

Program rozwoju dróg rowerowych zakładał stworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej dwóch tras głównych, 14 tras do centrum miasta, trzech tras obwodowych, sześciu tras na terenie Podolszyc, czterech tras na terenie Borowiczek i Imielnicy, 13 tras wylotowych i pozostałych, siedmiu tras wzdłuż Wisły i na skarpie, sześciu tras na lewym brzegu Wisły i sześciu tras w dolinie Brzeźnicy.

Wskaźnikami osiągania celów Programu były:

- długość wybudowanych komunikacyjnych i rekreacyjnych dróg rowerowych [km],
- liczba osób korzystających z wybudowanej infrastruktury rowerowej [os.],
- udział rowerów w podziale zadań przewozowych [%],
- gęstość dróg rowerowych (łączna długość dróg rowerowych w stosunku do powierzchni miasta) [km/km²],
- procent sieci ulicznej objętej uspokojeniem ruchu [%],
- wybudowanie infrastruktury towarzyszącej: liczba wypożyczalni dla rowerów [szt.]; liczba stojaków rowerowych [szt.]; liczba przechowalni rowerów [szt.]; liczba miejsc parkingowych dla rowerów [szt.],
- stosunek długości budowanych dróg rowerowych do zbudowanych /zmodernizowanych dróg [%],
- liczba stacji roweru miejskiego [szt.],
- zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów [%],
- wzrost atrakcyjności ruchu rowerowego [%],
- oszczędności czasu podróżowania rowerem [%],
- długość dróg miejskich włączona w układ sieci dróg rowerowych [km],
- liczba ścieżek wyprowadzających poza miasto [szt.],
- formy integracji transportu zbiorowego z rowerem: liczba parkingów Bike&Ride [szt.],
- umożliwienie przewozu roweru komunikacją publiczną [tak/nie],
- stworzenie zespołu zadaniowego ds. komunikacji rowerowej przy Prezydencie Miasta Płocka [tak/nie],
- uchwalenie Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury rowerowej [tak/nie],
- liczba przeprowadzonych audytów projektów drogowych [szt.].

(akta kontroli tom I str. 4-105)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że Miasto posiada informację w zakresie np. „długości ścieżek rowerowych”, „liczby ścieżek wyprowadzających poza miasto” czy „liczby wypożyczalni dla rowerów”. Prezydent Miasta jest informowany o tego typu wartościach, nie zostały one jednak ujęte w formie sprawozdania z realizacji Programu.

(akta kontroli tom II str. 325)

Dodatkowo cele Miasta dotyczące rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej uwzględniono, m.in. w: Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2030 r.¹⁰; Studium transportowym i bezpieczeństwa transportu¹¹; Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka¹²; Polityce parkingowej Miasta Płocka¹³ oraz Programie realizacji miejsc parkingowych dla pojazdów na terenie miasta Płocka¹⁴.

(akta kontroli tom I str. 106-234, tom II str. 324)

¹⁰ Przyjętej w dniu 28 czerwca 2018 r. przez Radę Miasta Płocka Uchwałą nr 810/XLIX/18.

¹¹ Przyjętym w dniu 27 października 2009 r. przez Radę Miasta Płocka Uchwałą nr 594/XLII/09.

¹² Przyjętym w dniu 26 marca 2013 r. przez Radę Miasta Płocka Uchwałą nr 565/XXXIII/2013.

¹³ Przyjętej w dniu 26 stycznia 2016 r. przez Radę Miasta Płocka Uchwałą nr 279/XV/2016 zmiana uchwałą nr 595/XXXIII/2017 z dnia 27 czerwca 2017 roku.

¹⁴ Przyjętym w dniu 31 stycznia 2017 r. przez Radę Miasta Płocka Uchwałą nr 482/XXVIII/2017.

2. Regulaminy organizacyjne Urzędu Miasta i regulaminy organizacyjne Wydziałów: Inwestycji i Remontów; Kształtowania Środowiska; Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta oraz regulaminy organizacyjne MZD, obowiązujące w latach 2019-2022 r. (I kwartał), określały zadania dotyczące m.in. przygotowania i realizacji inwestycji miejskich; przygotowania i realizacji remontów; planowania inwestycji; dbania o utrzymanie czystości i porządku; kreowania i ewaluacji strategii rozwoju miasta; utrzymania i remontów obiektów i urządzeń komunalnych, w tym ciągów pieszych (chodników) na terenach gminnych poza pasem drogowym. Ww. regulaminy nie określały wprost, w sposób przejrzysty, jakie zadania z zakresu utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przypisano/powierzono, i którym komórkom organizacyjnym Urzędu oraz Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku.

W Urzędzie nie funkcjonowało stanowisko tzw. „oficera rowerowego”.

(akta kontroli tom I str. 235-511, tom II str. 326-327)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że zakres dotyczący utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej został wskazany w regulaminach organizacyjnych. W ramach utrzymania miejskiej infrastruktury rowerowej kompetencje zostały rozdzielone pomiędzy MZD oraz Wydział Spraw Komunalnych Urzędu według dysponowania określonymi nieruchomościami np. w zakresie remontów bieżących. Sprawy dotyczące utrzymania czystości i odśnieżania dróg rowerowych powierzone zostały w całości Wydziałowi Spraw Komunalnych Urzędu.

(akta kontroli tom II str. 326)

3. Program rozwoju dróg rowerowych zakładał, że za monitorowanie i stymulowanie realizacji programu odpowiedzialny będzie, powołany przez Prezydenta Miasta na mocy zarządzenia, Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej (zespół pracowników Urzędu Miasta, radni, lokalni partnerzy, stowarzyszenia), do zadań którego należałoby: prowadzenie badań oceniających efektywność działań wynikających z Programu; składanie regularnych raportów Prezydentowi Miasta i Radzie Miasta z postępów w realizacji wyznaczonych celów, kierunków interwencji i działań; stałe przekazywanie informacji społeczności lokalnej o realizacji Programu oraz działalności Zespołu Zadaniowego; udzielanie rekomendacji projektom i koncepcjom przedkładanym do zaopiniowania Zespołowi Zadaniowemu; promowanie planów, kierunków działań, projektów zgodnych z przyjętym Programem; wypracowanie zasad realizacji audytu rowerowego – oceny zgodności opracowanej dokumentacji z programem rowerowym; współudział w aktualizowaniu programu rowerowego.

(akta kontroli tom I str. 95-96)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że Zespół Zadaniowy ds. komunikacji rowerowej nie został powołany. Zadania w zakresie działań na rzecz upowszechnienia roweru jako środka transportu miejskiego i infrastruktury rowerowej powierzono komórkom/jednostce organizacyjnej Miasta według kompetencji w zakresie branżowych działań.

(akta kontroli tom II str. 324)

4. Ze względu na brak monitorowania ww. Programu Prezydent nie miał wiedzy czy osiągnięto założone cele związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, a tym samym nie miał możliwości podjęcia działań korygujących, w sytuacjach wskazujących na ryzyko nieosiągnięcia założonych celów.

(akta kontroli tom II str. 325)

5. W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły postulaty, skargi, wnioski czy petycje dotyczące monitorowania i realizacji założeń strategicznych związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 512-527)

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

1. Prezydent, wbrew założeniom przyjętym w Programie rozwoju dróg rowerowych, nie monitorował stopnia osiągnięcia zamierzonych celów/działań prowadzonych w zakresie utrzymania i rozwoju miejskich sieci infrastruktury rowerowej (w tym nie powołał Zespołu Zadaniowego ds. komunikacji rowerowej) oraz nie przeprowadził oceny stopnia realizacji Programu.

(akta kontroli tom II str. 325)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że kluczowym wskaźnikiem dla miasta Płocka jest długość infrastruktury rowerowej przeznaczonej do poruszania się dla rowerzystów. Część ze wskaźników jest wskazana jako najlepiej obrazująca osiągnięcie poszczególnych celów, lecz nie są one dostępne w łatwy sposób, np. „udział rowerów w podziale zadań przewozowych w mieście Płocku” - ten wskaźnik wymaga opracowania kompleksowych badań ruchu, które są niezwykle kosztowne i orientacyjnie mogą wynosić ponad 1 milion złotych. Miasto posiada informację w zakresie m.in. „długości ścieżek rowerowych”, „liczby ścieżek wyprowadzających poza miasto” czy „liczby wypożyczalni dla rowerów”. Prezydent Miasta jest informowany o tego typu wartościach, nie zostały one jednak ujęte w formie sprawozdania z Programu.

Ponadto wyjaśnił, że Urząd Miasta zakłada realizację sukcesywną programu, w szczególności z uwzględnieniem możliwości pozyskania środków zewnętrznych na realizację zapisanych zadań. W programie zapisano, że proponowane w Programie etapy realizacji poszczególnych tras rowerowych lub ich odcinków zostaną ujęte w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Miasta Płocka i mogą ulec zmianie w zależności od możliwości finansowych gminy. Wskazany w Programie podział na etapy ma charakter kierunkowy (orientacyjny).

(akta kontroli tom II str. 325)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK wskazuje, że zgodnie z zaleceniem standardu B6, określonym w Standardach kontroli zarządczej, podano m.in., że: cele i zadania należy określać jasno i w co najmniej w rocznej perspektywie. W standardzie tym wskazano również, że wykonanie celów należy monitorować za pomocą wyznaczonych mierników, a ponadto w jednostce nadrzędnej lub nadzorującej należy zapewnić odpowiedni system monitorowania realizacji celów i zadań przez jednostki podległe lub nadzorowane.

2. W Urzędzie nie przypisano/powierzono wprost, w sposób przejrzysty, zadań w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, co było niezgodne z zaleceniem standardu A3, określonym w Standardach kontroli zarządczej.

(akta kontroli tom II str. 327)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że Urząd Miasta i jego jednostki organizacyjne mają powierzone zadania według kompetencji w zakresie branżowych działań. Generalną zasadą jest nadzór nad drogami rowerowymi przez MZD w ramach pasów dróg, a przez Wydział Spraw Komunalnych Urzędu na terenach parkowych i rekreacyjnych poza drogami. Podczas tworzenia regulaminu organizacyjnego i regulaminów wewnętrznych nie uwzględnia się wszystkich szczegółowych zadań realizowanych przez komórki organizacyjne Urzędu i miejskie jednostki organizacyjne. Zgodnie z paragrafem 5 Statutu MZD, przedmiotem działalności są sprawy związane przede wszystkim z remontem, utrzymaniem, ochroną

i oznakowaniem dróg wewnętrznych w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁵.

(akta kontroli tom II str. 327)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK wskazuje, że według standardu A3 określonego Standardach kontroli zarządczej, struktura organizacyjna jednostki powinna być dostosowana do aktualnych celów i zadań, a zakres zadań, uprawnień i odpowiedzialności jednostek, poszczególnych komórek organizacyjnych jednostki oraz zakres podległości pracowników powinien być określony w formie pisemnej w sposób przejrzysty i spójny. Dla każdego pracownika powinien być określony aktualny zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności. Ponadto należy zauważyć, że § 5 Statutu MZD wymienia przepisy, na podstawie których MZD wykonuje swoje zadania, a nie wskazuje bezpośrednio zakresu zadań dotyczących utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 414-415)

OCENA CZĄSTKOWA

Prezydent, pomimo uwzględnienia w Programie rozwoju dróg rowerowych celów, założeń oraz wskaźników jego realizacji, nie monitorował oraz nie przeprowadził oceny Programu, tym samym nie miał wiedzy, czy określone cele są osiągane, a w przypadkach wystąpienia ryzyka ich nieosiągnięcia nie miał możliwości podjęcia działań korygujących. Ponadto w Urzędzie nie dokonano w sposób przejrzysty podziału kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą na terenie miasta Płock długość dróg ogółem wynosiła średnio 276 944,80 m (w 2018 r. – 272 648 m, w 2019 r. i 2020 r. – 277 586 m, a w 2021 r. i 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 278 452 m (wzrost o 5 804 m). Długość dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów wyniosła średnio 74 855,25 m (w 2018 r. – 71 214 m, w 2019 r. – 73 494 m, w 2020 r. – 75 774 m, a w 2021 r. i 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 78 939 m (wzrost o 7 725 m), w tym:

- dróg dla rowerów wyniosła średnio 65 426 m (w 2018 r. – 61 370 m, w 2019 r. – 63 650 m, w 2020 r. – 65 650 m, a w 2021 r. i 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 68 230 m (wzrost o 6 860 m);
- dróg dla pieszych i rowerów wyniosła średnio 2 563 m (w 2018 r., w 2019 r. i w 2020 r. – 2 329 m, a w 2021 r. i 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 2 914 m (wzrost o 585 m);
- pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów – 7 683 m (w 2018 r. i w 2019 r. – 7 515 m, a w 2020 r., 2021 r. i w 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 7 795 m (wzrost o 280 m).

W okresie objętym kontrolą stosunek miejskiej infrastruktury rowerowej do dróg ogółem wyniósł: w 2019 r. – 26,5%, w 2020 r. – 27,3%, a w 2021 r. i 2022 (wg stanu na 31 marca 2022 r.) – 28,5%. Na koniec 2018 r. w Płocku było 6 stref prędkości ograniczonej do 30 km/h, na koniec 2019 r. – 15, na koniec 2020 r. – 18, a na koniec 2021 r. i 2022 r. (wg stanu na 31 marca) – 25. W okresie objętym kontrolą był tylko 1 zadaszony parking rowerowy.

(akta kontroli tom I str. 528-529)

¹⁵ Dz. U. z 2021 poz. 1376; art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych stanowi, iż drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi.

Długość dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów, pozostająca we władaniu/zarządzie Miasta, wynosiła 3 699 m i stanowiła około 5% wszystkich dróg rowerowych.

(akta kontroli tom I str. 530)

W Płocku występuje jeden odcinek, gdzie są wyznaczone pasy ruchu dla rowerów przy dopuszczalnej prędkości pojazdów wynoszącej 60 km/h tj. na ul. Kutnowskiej na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Osiedlową, a ul. Spokojną.

(akta kontroli tom II str. 332)

2. W okresie objętym kontrolą na powstanie lub ulepszenie infrastruktury drogowej w tym infrastruktury rowerowej zaplanowano ogółem 179 452 415,55 zł (w 2019 r. – 58 996 001,89 zł, w 2020 r. – 69 025 291,31 zł, w 2021 r. – 27 625 343,00 zł, a w I kwartale 2022 r. – 23 805 779,35 zł), a wydatkowano 174 360 124,54 zł (w 2019 r. – 75 929 227,93 zł, w 2020 r. – 66 208 878,75 zł, w 2021 r. – 30 376 792,61 zł, a w I kwartale 2022 r. – 1 845 225,25 zł). Realizatorem przedsięwzięć dotyczących miejskich sieci infrastruktury rowerowej był MZD.

(akta kontroli tom I str. 534)

Wydatki inwestycyjne na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej zaplanowano (i wydatkowano) w wys. ogółem 4 872 294,00 zł (w 2019 r. – 599 266,55 zł, w 2020 r. – 1 669 421,71 zł, w 2021 r. – 2 603 605,74 zł, a w I kwartale 2022 r. – 0,00 zł). Środki zaplanowane i wydatkowane przez MZD wyniosły łącznie 4 150 913,75 zł (w 2019 r. – 83 124,10 zł, w 2020 r. – 1 464 183,91 zł, w 2021 r. – 2 603 605,74 zł, a w I kwartale 2022 r. – 0,00 zł). Natomiast środki zaplanowane i wydatkowane przez Urząd wynosiły 721 380,25 zł (w 2019 r. – 516 142,45 zł, w 2020 r. – 205 237,80 zł, w 2021 r. i w I kwartale 2022 r. – 0,00 zł).

(akta kontroli tom I str. 535-537)

Wysokość wydatków inwestycyjnych poniesionych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej wynosiła łącznie 4 872 294,00 zł w tym na drogi (ścieżki) dla rowerów 4 533 016,26 zł (w 2019 r. – 599 266,55 zł, w 2020 r. – 1 669 421,71 zł, a w 2021 r. – 2 264 328,00), a na drogi dla pieszych i rowerów 339 277,74 zł¹⁶.

(akta kontroli tom I str. 538)

3. W okresie od grudnia 2018 r. do marca 2022 r. długość dróg rowerowych wzrosła o 7 725 m. W okresie od grudnia 2018 r. do grudnia 2019 r. o 2 280 m, od grudnia 2019 r. do grudnia 2020 r. również o 2 280 m, a w okresie od grudnia 2019 r. do grudnia 2020 r. o 3 165 m.

(akta kontroli tom I str. 528-529)

4. W okresie objętym kontrolą wypożyczalnia dla rowerów funkcjonowała na zasadzie umowy z operatorem zewnętrznym. W Płocku rowerów miejskich było średnio około 492¹⁷ sztuk (w 2019 r. – 300, w 2020 r. i 2021 r. – 560, a w I kwartale 2022 r. – 550). Stacji, w których możliwy był pobór lub zwrot rowerów było w 2019 r. – 30, w 2020 r. i 2021 r. – 56, a w I kwartale 2022 r. – 55. Liczba wypożyczeń rowerów wynosiła: w 2019 r. – 284 459, w 2020 r. – 171 222, w 2021 r. – 214 208, a w I kwartale 2022 r. – 55 988. W związku z działaniem wypożyczalni rowerów Urząd, do dnia zakończenia kontroli, wydatkował 3 928 319,92 zł¹⁸ (w 2019 r. – 1 397 249,69 zł, w 2020 r. – 1 409 750,23 zł, w 2021 r. – 900 160,00 zł, a do maja 2022 r. – 221 160,00 zł. W latach 2023-2025 Urząd planuje kontynuację funkcjonowania systemu Płockiego Roweru Miejskiego. Obecnie nie jest planowana rozbudowa systemu rowerowego.

(akta kontroli tom II str. 335-336)

¹⁶ Tylko w 2021 r.

¹⁷ Tylko rowery zwykłe w tym 20 to rowery z fotelikami dla dzieci.

¹⁸ Umowa nr 56/MZD/U/2018 z dnia 24 maja 2018 r. Źródło finansowania Budżet Miasta Płocka 2018 - 2020. Umowa została zakończona w dniu 30.12.2020 r. Umowa nr 31/MZD/U/2021 z dnia 26 lutego 2021 r. zostanie zakończona w dniu 30 grudnia 2022 r.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Prezydent nie dokonywał oceny realizacji przez MZD zadań w zakresie realizacji przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom II str. 1-3)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że oceny utrzymania infrastruktury rowerowej dokonywano w ramach bieżącego utrzymania ulic. Oceny stanu infrastruktury rowerowej dokonuje się w ramach przeglądów gwarancyjnych, w ramach przeglądów rocznych i przeglądów pięcioletnich.

(akta kontroli tom II str. 336-337)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień, NIK wskazuje, że zgodnie z zaleceniem standardu B6 określonym w Standardach kontroli zarządczej podano m.in., że: w jednostce nadrzędnej lub nadzorującej należy zapewnić odpowiedni system monitorowania realizacji celów i zadań przez jednostki podległe lub nadzorowane. W przypadku realizacji przedsięwzięć, dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej nie zapewniono takiego systemu, czego skutkiem były stwierdzone nieprawidłowości oznakowania dróg rowerowych, względem zatwierdzonego projektu docelowej organizacji ruchu drogowego oraz np. występowanie uskoków, falowania niwelety na zjazdach do posesji, co było niezgodne z pkt 3.1. Programu oraz występowanie pokryw włazów studzienek kanalizacyjnych lub studni teletechnicznych w ich nawierzchniach, braku ciągłości dróg rowerowych (szczegółowy opis w pkt 4 obszaru 3 wystąpienia).

OCENA CZĄSTKOWA

Długość dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów w kontrolowanym okresie sukcesywnie ulegała zwiększeniu i w odniesieniu do grudnia 2018 r. ich długość zwiększyła się o 7 722 m.

Urząd Miasta, mimo iż powierzył MZD realizację przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, nie zobowiązał tej jednostki do przedkładania dokumentów dotyczących realizacji ww. zadań, a co za tym idzie – nie dokonywał ich monitorowania i oceny.

OBSZAR

3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.

Opis stanu
faktycznego

1. Regulamin organizacyjny Urzędu, MZD jak i regulaminy wewnętrzne wydziałów Urzędu, nie określały wprost, jakie zadania w zakresie utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej wykonywane były przez Urząd, a jakie przekazano MZD.

(akta kontroli tom I str. 235-451)

Natomiast wszystkie zadania organu zarządzającego ruchem, o których mowa w §§ 2 i 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, były prawidłowo i jednoznacznie określone w regulaminie wewnętrznym Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego Urzędu.

(akta kontroli tom II str. 30-31, 40-41, 50-52, 59-61)

2. Urząd nie posiadał procedur dotyczących oceny realizacji zadań w zakresie utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej, a MZD nie przedkładał dokumentów (protokołów, sprawozdań itp.) potwierdzających realizację tych zadań.

(akta kontroli tom II str. 71-111, 337)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że utrzymanie infrastruktury rowerowej dokonywano w ramach bieżącego utrzymania ulic. Oceny stanu infrastruktury rowerowej dokonuje się w ramach przeglądów gwarancyjnych, w ramach przeglądów rocznych

i przeglądów pięcioletnich. Ponadto wyjaśnił, że MZD odpowiada za prawidłowy stan infrastruktury miejskiej w zakresie dróg publicznych. W zakresie nadzoru merytorycznego Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka ds. Rozwoju i Inwestycji odbywają regularnie odprawy dyrektorskie, w których bierze udział Dyrektor MZD. Tematycznie na odprawach poruszane są działania zaplanowane do realizacji na dany rok budżetowy wraz ze stanem ich realizacji, a także problemy występujące aktualnie w infrastrukturze miejskiej, zgłoszenia od podmiotów zewnętrznych i mieszkańców. W wyniku omówionych spraw podejmowane są bieżące decyzje dotyczące dalszych działań, w tym również dotyczące infrastruktury rowerowej i bieżących interwencji. Działania w powyższym zakresie nie wymagają wytwarzania dodatkowych dokumentów ewidencyjnych dokumentujących podjęcie decyzji.

(akta kontroli tom II str. 331-332, 336-337)

3. W okresie objętym kontrolą na utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury rowerowej pierwotnie zaplanowano 61 751 110,90 zł (w 2019 r. – 15 077 400,48 zł, w 2020 r. – 15 098 816,86 zł, w 2021 r. – 15 781 547,60 zł, a w I kwartale 2022 r. – 15 793 345,95 zł), a wydatkowano 50 168 997,12 zł (w 2019 r. – 15 315 337,66 zł, w 2020 r. – 14 072 255,31 zł, w 2021 r. – 17 090 874,32 zł, a w I kwartale 2022 r. – 3 690 529,82 zł).

Na utrzymanie infrastruktury rowerowej zaplanowano 337 365,02 zł (w 2019 r. – 37 119,09 zł, w 2020 r. – 124 421,10 zł, w 2021 r. – 118 774,08 zł, a w I kwartale 2022 r. – 57 050,75 zł), a wydatkowano 337 364,64 zł (w 2019 r. – 37 119,07 zł, w 2020 r. – 124 420,98 zł, w 2021 r. – 118 773,96 zł, a w I kwartale 2022 r. – 57 050,63 zł).

Na utrzymanie infrastruktury rowerowej przez MZD zaplanowano 13 652,95 zł (w 2019 r. – 3 422,30 zł, w 2020 r. – 9 228,72 zł, w 2021 r. – 1 001,93 zł, a w I kwartale 2022 r. – 0,00 zł), a wydatkowano 13 652,95 zł (w 2019 r. – 3 422,30 zł, w 2020 r. – 9 228,72 zł, w 2021 r. – 1 001,93 zł, a w I kwartale 2022 r. – 0,00 zł).

(akta kontroli tom II str. 112-116)

Nadzór w zakresie spraw finansowych nad MZD sprawowany był przez Referat Nadzoru Finansowego Wydziału Skarbu i Budżetu Urzędu. Obejmował on weryfikację wszystkich dokumentów finansowych od etapu planowania budżetu na dany rok, poprzez jego realizację w trakcie roku budżetowego, a kończąc na sprawozdaniu z realizacji budżetu za dany rok.

Jak wyjaśnił Skarbnik Miasta Płocka, dane wykazywane w dokumentach przedstawiających potrzeby finansowe każdorazowo weryfikowane są pod kątem ich zasadności w oparciu o przeprowadzane analizy finansowe. Są to zestawienia robocze, które stanowią pomoc w podejmowaniu decyzji o dysponowaniu środkami budżetowymi na realizację poszczególnych celów. Pracownicy prowadzą bieżącą kontrolę wysokości zrealizowanych dochodów i wydatków budżetowych w stosunku do aktualnego planu, a także sporządzają analizy porównawcze realizacji założeń budżetowych w analogicznych okresach. Otrzymywane sprawozdania budżetowe, a także sprawozdania finansowe sprawdzane są pod względem formalnym i rachunkowym.

(akta kontroli tom II str. 117-217)

4. Drogi z infrastrukturą rowerową¹⁹ posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych przez Urząd projektów organizacji ruchu, które spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a prawidłowość wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu podlegała kontroli.

(akta kontroli tom II str. 218-310)

¹⁹ Projekt nr 76/17, 165/18, 154/16, 7a/13, 154/16, 81A/17, 184/12.

Pracownicy Urzędu wraz z przedstawicielem MZD dokonywali kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach. Kontrole przeprowadzono po upływie od 208 do 485 dni²⁰ od ostatniej kontroli. W razie stwierdzenia nieprawidłowości, organ zarządzający ruchem żądał od MZD ich usunięcia, zgodnie z § 12 ust. 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom II str. 71-111)

Ogłędziny infrastruktury rowerowej siedmiu dróg dla rowerów²¹ oraz odcinka drogi z pasem ruchu dla rowerów²² wykazały, że pas dla rowerów w obu kierunkach jezdni oraz wszystkie drogi rowerowe były w dobrym stanie technicznym, wykonane z mas bitumicznych, z wyjątkiem odcinka łączącego ulicę Wyszogrodzką, na którym droga rowerowa była wykonana z kostki betonowej. Sześć z siedmiu dróg rowerowych²³ było dwukierunkowych o szerokości co najmniej 2,0 m. Oznakowanie ich było zgodne z zatwierdzonymi projektami docelowej organizacji ruchu drogowego, za wyjątkiem znaku B-2 posadowionego po lewej stronie drogi rowerowej²⁴. Drogi połączone z innymi drogami dla rowerów, z wyjątkiem braku ciągłości z ulicą Kazimierza Wielkiego. Na trzech odcinkach drogi²⁵ stwierdzono falowanie niwelety²⁶, na dwóch zastosowano odgięcia²⁷ odsuwające drogę dla rowerów od jezdni²⁸. Na większości odcinków dróg rowerowych stwierdzono występowanie studzienek kanalizacyjnych oraz na jednym odcinku²⁹ stwierdzono uskok od 2 do 3 cm³⁰, co ujemnie wpływa na atrakcyjność i wygodę użytkownika infrastruktury rowerowej. Obserwacja zachowania rowerzystów podczas 10 pełnych cykli sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Jachowicza z ul. Otolińską nie wykazało funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej ograniczające bezpieczeństwo ruchu drogowego.

(akta kontroli tom II str. 1-23)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie Miasta Płock nie przypisano/powierzono w sposób przejrzysty zadań w zakresie utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej³¹.

(akta kontroli tom I str. 235-451)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że zakres został wskazany w ramach regulaminów organizacyjnych. W ramach utrzymania miejskiej infrastruktury rowerowej kompetencje zostały rozdzielone pomiędzy MZD oraz Wydział Spraw Komunalnych Urzędu według dysponowania określonymi nieruchomościami np. w zakresie remontów bieżących. Sprawy dotyczące utrzymania czystości

²⁰ W 2019 r. po 485 dniach, w 2020 r. po 208 dniach i w 2021 r. po 455 dniach.

²¹ 1. Al. Kobylńskiego od ul. Bielskiej do ul. Łukasiewicza, 2. ul. Harcerska od ul. Wyszogrodzkiej do Ronda Walickiej Pasikowskiej, 3. ul. Kazimierza Wielkiego do ul. Nowowiejskiej, 4. ul. Jachowicza od ul. Dworcowej do ul. Otolińskiej, 5. ul. Otolińska od ul. Jachowicza do łącznika ul. Dworcowej, 6. ul. Pocztowa od ul. Powiśla do ronda Walickiej - Pasikowskiej (nowe zadanie), 7. ul. Grabówka (nowe zadanie).

²² Od Al. Armii Krajowej do ul. Wyszogrodzkiej.

²³ Odcinek drogi z pasem ruchu dla rowerów od Al. Armii Krajowej do ul. Wyszogrodzkiej posiadał pas ruchu dla rowerów o szerokości 1,65 m.

²⁴ Odcinek drogi z pasem ruchu dla rowerów - Al. Armii Krajowej do ul. Wyszogrodzkiej na której znak powinien być umieszczony na wysięgniku lub po prawej stronie.

²⁵ Ul. Kazimierza Wielkiego do ul. Dobrzyńskiej; ul. Pocztowa od ul. Powiśla do ronda Walickiej - Pasikowskiej (nowe zadanie) i 8. ul. Grabówka (nowe zadanie).

²⁶ Duży spadek zjazdu z drogi rowerowej na wjazd.

²⁷ Co nie jest dobrą praktyką, gdyż wydłuża i spowalnia trasę w relacji do samochodu, a dobra praktyka zaleca skracanie tras rowerowych w relacji do tras samochodowych.

²⁸ Ul. Pocztowa od ul. Powiśla do ronda Walickiej - Pasikowskiej (nowe zadanie); ul. Grabówka – nowe zadanie.

²⁹ Odcinek drogi z pasem ruchu dla rowerów od Al. Armii Krajowej do ul. Wyszogrodzkiej.

³⁰ Dopuszczalny uskok na drodze dla rowerów nie może być większy niż 1 cm (§ 48 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie).

³¹ W ramach utrzymania miejskiej infrastruktury rowerowej kompetencje zostały rozdzielone pomiędzy MZD oraz Wydział Spraw Komunalnych Urzędu według dysponowania określonymi nieruchomościami np. w zakresie remontów bieżących. Sprawy dotyczące utrzymania czystości i odśnieżania dróg rowerowych powierzone zostały w całości ww. Wydziałowi.

i odsnieżania dróg rowerowych powierzone zostały w całości Wydziałowi Spraw Komunalnych Urzędu Miasta Płocka.

(akta kontroli tom II str. 325-326)

Odnosząc się do ww. wyjaśnień NIK zauważa, że regulamin wewnętrzny Wydziału Spraw Komunalnych określa, iż: Wydział realizuje zadania w zakresie utrzymania czystości i porządku w mieście na terenach niezabudowanych przekazanych we władanie Wydziału; prowadzi sprawy w zakresie bieżącego utrzymania czystości na terenach Miasta w zakresie mechanicznego i ręcznego oczyszczania jezdni, mechanicznego zamiatania na mokro jezdni, eksploatacji śmietniczek przyulicznych, zimowego utrzymania chodników, parkingów i ścieżek rowerowych; utrzymuje i remontuje obiekty i urządzenia komunalne i ciągi piesze (chodniki na terenach gminnych poza pasem drogowym). Natomiast regulamin organizacyjny MZD wskazuje, że do jego zadań należy prowadzenie spraw związanych z przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowych i mostowych, zadań remontowych obejmujących drogi i obiekty drogowe oraz kanalizację deszczową, uzgadnianie i opiniowanie dokumentacji a także administrowanie pasem drogowym i inżynierią ruchu. Żadne z powyższych zadań nie jest bezpośrednio związane z utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I str. 235-451)

2. Urząd, w trzech na siedem badanych spraw, nie przeprowadził kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu³², co było niezgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

(akta kontroli tom II str. 246-293)

Dyrektor Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego wyjaśnił m.in., że nieterminowe przeprowadzenie kontroli wynikało z prowadzonych innych obowiązków służbowych pracownika oraz nierzetelnego wykonywania obowiązków służbowych innego pracownika, który otrzymał negatywną ocenę okresową, co doprowadziło do rozwiązania z nim umowy o pracę.

(akta kontroli tom II str. 341-343)

3. Urząd, w czterech na siedem badanych spraw, nie udokumentował faktu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w § 12 ust 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu³³.

(akta kontroli tom II str. 218-245, 293-310)

Dyrektor Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego wyjaśnił m.in., że ze względu na zakończenie pracy w Urzędzie pracownika odpowiedzialnego za przeprowadzenie kontroli nie ma możliwości podania szczegółów dotyczących przeprowadzonych kontroli odbioru organizacji ruchu oraz że rozbieżności/uwagi projektu organizacji ruchu z oznakowaniem w terenie zostały przekazane ustnie wykonawcy wprowadzającemu organizację ruchu.

(akta kontroli tom II str. 343-346)

4. Urząd, niezgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. rzadziej niż raz na sześć miesięcy, przeprowadzał kontrole³⁴ prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków

³² Projekt nr 76/17, 165/18, 154/16.

³³ Projekt nr 7a/13, 154/16, 81A/17, 184/12.

³⁴ Protokół z dnia 20 grudnia 2019 r. (przeprowadzona kontrola po 485 dniach), protokół z dnia 16 lipca 2020 r. (przeprowadzona kontrola po 208 dniach), protokół z dnia 14 października 2021 r. (przeprowadzona kontrola po 455 dniach) i protokół z dnia 29 kwietnia 2022 r. (przeprowadzona kontrola po 197 dniach).

drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach.

(akta kontroli tom II str. 71-111, 347-354)

Dyrektor Wydziału Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego wyjaśnił m.in., że Wydział w latach 2019-2022 (I kwartał) przeprowadzał całościową kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego raz na rok ze względu na ogłoszenie pandemii koronawirusa, absencji pracowników oraz ich fluktuacją.

(akta kontroli tom II str. 339)

OCENA CZĄSTKOWA

W Urzędzie nie dokonano w sposób przejrzysty podziału kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie utrzymania prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej. W szczególności nie zobowiązano MZD, w ramach sprawowanego przez Urząd nadzoru, do przedkładania dokumentów (protokołów, sprawozdań itp.) w tym zakresie.

Nadzór w zakresie spraw finansowych, dotyczących realizacji zadań bieżących przez MZD sprawowany był przez Urząd w sposób właściwy. Nadzór ten obejmował weryfikację dokumentów finansowych od etapu planowania budżetu na dany rok, poprzez jego realizację w trakcie roku budżetowego, a kończąc na sprawozdaniu z realizacji budżetu.

Drogi z infrastrukturą rowerową posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, które spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a prawidłowość wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu podlegała kontroli. Jednakże nie wszystkie kontrole były realizowane terminowo oraz nie wszystkie były dokumentowane. Kontrole dotyczące prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach również były przeprowadzane nieterminowo.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

Wnioski

1. Monitorowanie i ocenę Programu rozwoju dróg rowerowych pod kątem realizacji założeń, celów i wskaźników ich osiągnięcia.
2. Przypisanie w sposób przejrzysty i spójny komórkom organizacyjnym Urzędu i MZD oraz pracownikom zadań i obowiązków związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej oraz zaktualizowanie regulaminów wewnętrznych i zakresów obowiązków w tym zakresie.
3. Przeprowadzanie, stosownie do § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu oraz ich dokumentowanie.
4. Przeprowadzanie, co najmniej raz na 6 miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych, stosownie do § 12 ust. 5 ww. rozporządzenia.

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 Warszawie. 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
wykorzystania uwag
i 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.

Warszawa, 27 lipca 2022 r.

Kontroler
Marcin Mirończuk
główny specjalista kontroli
państwowej

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie
Dyrektor

DYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Warszawie
z up.

.....
Wiesława Bronisz
p.o. Wicedyrektora

.....
podpis

