



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.011.03.2022

**Pan
Tadeusz Krzakowski
Prezydent Miasta Legnica**

pl. Słowiański 8
59-220 Legnica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Legnica, pl. Słowiański 8, 59-220 Legnica (dalej: „Urząd”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tadeusz Krzakowski, Prezydent Miasta Legnica, od 9 listopada 2018 r. i nadal (dalej: „Prezydent”)
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.2. Nadzór 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 <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹ (dalej: „ustawa o NIK”)
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Maria Ossowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/118/2022 z dnia 1 lipca 2021 r.2. Mirosław Perłowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/11/2022 z dnia 7 lipca 2021 r.

(akta kontroli T.I. str. 1-5)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Podejmowane przez Urząd działania przyczyniały się do utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej w Legnicy.

W Legnicy obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, odnoszące się do celów w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W Urzędzie gromadzono dane na temat zasobu miejskiej infrastruktury rowerowej, m.in. w zakresie długości infrastruktury rowerowej. Z danych tych wynikało, że nastąpił przyrost tej infrastruktury.

Urząd w ramach bieżącego nadzoru monitorował zadania z zakresu przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących infrastruktury rowerowej, które wykonywane były przez Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy³. Długość dróg dla rowerów w latach 2019-2022 (I kwartał) zwiększyła się z 27,2 km do 32,0 km (przyrost o 4,8 km, tj. o 17,6%).

Podejmowane działania, także w ramach posiadanych kompetencji nadzorczych, przyczyniły się do realizacji przez ZDM zadań dotyczących utrzymania miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Drogi z infrastrukturą rowerową posiadały organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, które spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁴. Stosownie do postanowień § 12 ust. 3 ww. rozporządzenia dokonywana była kontrola prawidłowości wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Przeprowadzano również kontrole dotyczące prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach, o których mowa w § 12 ust. 5 przedmiotowego rozporządzenia.

NIK skontrolowała również działalność Zarządu Dróg Miejskich w Legnicy w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Szczegółowe ustalenia kontroli w powyższym obszarze zawarto w wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do Dyrektora tej jednostki.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

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

1.1. Założenia związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej przyjęto w następujących dokumentach:

1) W Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015 – 2020 PLUS⁵ rozwój ruchu rowerowego przejawiał się w trzech celach strategicznych. W każdym z tych celów o ruchu rowerowym i budowie infrastruktury rowerowej mowa była z perspektywy osiągnięcia celu strategicznego. Strategia nie określała sposobu realizacji zadań ani nie analizowano w niej konkretnych rozwiązań.

Żaden z celów zapisanych w Strategii nie zakładał wprost utrzymania i rozwoju miejskich sieci infrastruktury rowerowej, dlatego też nie określał mierników i nie

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

³ Dalej także: ZDM.

⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 784. Dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

⁵ Przyjętej uchwałą Rady Miejskiej Legnicy nr XLII/445/18 z dnia 29 stycznia 2018 r.

zakładał poziomów realizacji takiego celu. Natomiast Strategia zakładała monitorowanie postępu realizacji założonych w dokumencie celów operacyjnych. W jednym z nich w celu operacyjnym III.4 - Modernizacja wewnętrznego układu komunikacyjnego - jako wskaźnik rezultatu gromadzono dane dotyczące: długości wybudowanych tras rowerowych. Jako jedno z zadań głównych uwzględniono: rozbudowę systemu ścieżek rowerowych w powiązaniu z zewnętrznym układem komunikacyjnym. Opis celu określał, iż zadania realizowane w ramach tego celu operacyjnego będą skupiały się m.in. na przebudowie chodników wraz z budową ścieżek rowerowych oraz na modernizacji kanalizacji deszczowej. Również, jako jedno z zadań uzupełniających uwzględniono rozbudowę sieci ścieżek rowerowych. Przyjęto także cel operacyjny V.3 – Zwiększenie wykorzystania technologii efektywnych energetycznie i rozwiązań służących ograniczeniu emisji zanieczyszczeń i substancji szkodliwych, w tym CO₂. Założono, że realizacja tego celu będzie ukierunkowana m.in. na rozwój komunikacji publicznej przyjaznej środowisku, a także rozbudowę ścieżek rowerowych i promocję alternatywnych środków transportu. Jako jedno z zadań głównych uwzględniono budowę ścieżek rowerowych i promocję korzystania z roweru, jako środka lokomocji.

2) Celem Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Legnicy⁶ było zdefiniowanie katalogu działań planowanych przez Miasto Legnica do wdrażania elektromobilności, wynikającego ze strategicznych dokumentów krajowych. W Strategii tej wymieniono szereg działań, które mają przyczynić się do osiągnięcia tych założeń, wśród nich znajdują się cele operacyjne związane z rozbudową szeroko rozumianej sieci infrastruktury rowerowej. Przyjęto okres realizacji Strategii do roku 2038.

Cele, w których realizowane będą zadania związane z infrastrukturą rowerową były następujące:

a/ Cel operacyjny II.1 – modernizacja infrastruktury transportu publicznego: opis celu określał między innymi, że: w okolicach dworca kolejowego powinien zostać wybudowany węzeł przesiadkowy (integrujący transport kolejowy, miejski, autobusowy regionalny, rowerowy), który wyposażony będzie w stacje wypożyczania miejskich samochodów elektrycznych i rowerów;

b/ Cel operacyjny V.1 – rozwój sieci punktów ładowania pojazdów na terenie miasta: opis celu określał między innymi, że przy stacjach ładowania samochodów powinny powstać także stacje ładowania rowerów elektrycznych. Mogą one także stanowić kryty parking rowerowy z bezpiecznym dokowaniem rowerów, chroniącym przed złodziejami;

c/ Cel operacyjny V.6 – rozwój systemu roweru miejskiego: opis celu określał m.in., że rozwój systemu roweru miejskiego może zostać zrealizowany poprzez kontynuowanie rozbudowy legnickiego systemu roweru miejskiego oraz uzupełnienie go o rowery elektryczne;

d/ Cel operacyjny V.7 – przyjazne chodniki i drogi rowerowe dla mieszkańców: opis celu określał m.in., że cel może zostać zrealizowany poprzez rozbudowę systemu dróg rowerowych o wysokich parametrach pozwalających na komfortowe poruszanie się rowerami ze wspomaganie elektrycznym oraz hulajnogami.

W ramach monitoringu Strategii elektromobilności zbierane były wskaźniki, dotyczące rowerów takie jak:

- długość ścieżek rowerowych, w tym o wysokich parametrach,
- dostępność punktów ładowania rowerów elektrycznych,
- liczba rowerów elektrycznych w systemie wypożyczalni roweru miejskiego.

Wskaźniki nie miały określonych do osiągnięcia pułapów jako cel określono sukcesywny trend wzrostowy wskaźników.

⁶ Przyjętej uchwałą Rady Miejskiej Legnicy nr XIV/192/19 z dnia 25 listopada 2019 r.

3) Monitorowanie założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej określone było w jednym z zadań przewidzianych w Programie ochrony powietrza przyjętym na podstawie uchwały Nr XLVI/1544/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 12 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Programu ochrony powietrza dla województwa dolnośląskiego⁷. Zadanie to obejmowało rozwój systemu ścieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej, mających na celu:

- a) budowę odcinków dróg rowerowych pozwalających na połączenie w jeden ciąg dróg już istniejących, szczególnie w centrum miasta;
- b) budowę parkingów rowerowych, szczególnie zlokalizowanych w pobliżu kluczowych celów podróży (szkoły, urzędy, obiekty kultury);
- c) prawidłową organizację ruchu na styku ruchu rowerowy - ruch samochodowy, pozwalająca na bezpieczne korzystanie z roweru.

Jednym ze wskaźników monitorowania postępu ww. zadania była długość wybudowanych ścieżek rowerowych.

4) W Planie adaptacji Miasta Legnica do zmian klimatu do roku 2030⁸ określono następujący cel związany z rozwojem infrastruktury rowerowej: zapewnienie zrównoważonego rozwoju, a w szczególności osiągnięcie zrównoważonej struktury przestrzennej miasta oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki miasta i ochrony jego mieszkańców w warunkach zmian klimatycznych. Jednym z działań była rozbudowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

Jako mierniki ustalono:

- czas przejazdu rowerem (15km/h) z dzielnicy „A do ...N” (wartość oczekiwana: wzrost),
- długość ścieżek rowerowych w odniesieniu do obszaru miasta lub liczby jego mieszkańców (wartość oczekiwana: wzrost),
- względna zmiana liczby mieszkańców korzystających z transportu rowerowego [%] (wartość oczekiwana: wzrost).

NIK wskazuje przy tym, że realizacja monitorowania miernika pn. czas przejazdu rowerem (15 km/h) z dzielnicy „A do ...N” (wartość oczekiwana: wzrost) może być utrudniona w świetle tego, że Legnica nie jest formalnie podzielona na dzielnice (ani nie ma dzielnic nazwanych „A” i „N”), a także nie wydaje się uzasadnione zakładanie, że pożądanym jest wzrost czasu przejazdu między określonymi częściami miasta.

5) Działania dotyczące rozwoju ścieżek rowerowych zostały określone także w Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Legnicy na lata 2015-2030⁹ - w zakresie działań dotyczących mobilności miejskiej.

Określono następujące cele związane z rozwojem infrastruktury rowerowej:

Cel główny: zapewnienie odpowiednich warunków do podróży rowerowych na terenie miasta i odpowiednich połączeń z innymi gminami powiatu legnickiego. Jako cele szczegółowe podano:

- budowa i wytyczanie nowych odcinków dróg i pasów rowerowych,
- instalacja bezpiecznych stojaków rowerowych z uwzględnieniem najważniejszych źródeł i celów podróży,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego rowerzystów.

⁷ Dz. Urz. Woj. Doln. poz. 985, ze zm.

⁸ Opracowanego na podstawie uchwały Rady Miejskiej Legnicy nr XL/428/2017 z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie przystąpienia do opracowania „Miejskiego Planu Adaptacji (MPA) do zmian klimatu dla miasta Legnicy” w związku z udziałem w projekcie pt. „Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców” realizowanym przez Ministra Środowiska w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska 2014-2020.

⁹ Przyjętego uchwałą Rady Miejskiej Legnicy nr XVI/155/16 z dnia 25 stycznia 2016 r.

Jako miernik ustalono: długość zmodernizowanych lub wybudowanych ścieżek rowerowych.

Określono, że do głównych cech, którymi powinny charakteryzować się inwestycje mające na celu rozwój ruchu rowerowego, należy „spójność – zapewnienie połączeń pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg i pasów rowerowych, które powinny łączyć zarówno źródła, jak i cele podróży”.

6) W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Legnicy¹⁰ określono następujące cele związane z rozwojem infrastruktury rowerowej:

- stopniowe wprowadzanie stref o różnym stopniu ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz uprzywilejowania komunikacji zbiorowej, rowerowej i ruchu pieszego wraz z realizacją systemu parkingów Park and Ride (P&R) – zaparkuj i jedź oraz Bike and Ride (B&R) – zaparkuj rower i jedź;

- tworzenie zintegrowanego systemu transportowego, obejmującego: transport zbiorowy i indywidualny, węzły przesiadkowe, system P&R, B&R, system dróg rowerowych.

Założono również m.in. budowę kładek dla ruchu pieszo-rowerowego powiązanych z systemem dróg dla rowerów i dla rowerów i pieszych. W dokumencie tym zostały zawarte ustalenia koncepcji przebiegu tras rowerowych dla Legnicy, a w załączniku graficznym naniesiono trasy dla rowerów, które zdefiniowano jako spójne. W ww. koncepcji nie określono celów, a wyzwania: a) spójny szkielet tras rowerowych, b) przystosowanie większej ilości ulic dla ruchu rowerowego, c) stosowanie optymalnych rozwiązań technicznych, d) system parkingowy. W dokumencie wprost odniesiono się do zamiaru stworzenia spójnej sieci dróg dla rowerów.

Za główne źródła i cele podróży uznano zespoły mieszkaniowe z rejonami koncentracji miejsc pracy i usług, otoczenie szkół, dworca kolejowego, obiektów służby zdrowia.

(akta kontroli T.I. str. 6-385)

1.2. Podział zadań pomiędzy poszczególne wydziały Urzędu określało zarządzenie Prezydenta nr 140/UM/2021 z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Urzędu Miasta Legnicy¹¹. Natomiast szczegółowy zakres zadań realizowanych przez dany wydział regulowały zarządzenia Prezydenta Miasta w sprawie ustalenia Regulaminu organizacyjnego poszczególnych wydziałów, w tym wydziałów: Zarządzania Ruchem Drogowym i Infrastruktury Komunalnej. Dodatkowo Zarządowi Dróg Miejskich – jednostce organizacyjnej gminy, przypisano zadania związane z zarządzaniem drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi w granicach administracyjnych miasta, drogami wewnętrznymi zarządzanymi przez Prezydenta, siecią kanalizacji deszczowej oraz oświetleniem dróg i placów na terenie miasta¹².

Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym wykonywał zadania związane z analizą stanu i uwarunkowań, oceną i planowaniem potrzeb związanych z zarządzaniem ruchem drogowym oraz obowiązki koordynatora ds. ruchu rowerowego. Odrębnie powołany oficer rowerowy (stanowisko ds. komunikacji rowerowej IX) realizował zadania związane z:

- kreowaniem polityki rowerowej w mieście;

¹⁰ Przyjęte uchwałą Rady Miejskiej Legnicy nr XLIV/425/02 z dnia 28 stycznia 2002 r., zmienione uchwałą Rady Miejskiej Legnicy nr LI/553/18 z dnia 24 września 2018 r. - tekst jednolity.

¹¹ Wcześniej obowiązywało zarządzenie Prezydenta Miasta Legnicy Nr 132/UM/2017 z dnia 11 września 2017 r. wraz z zarządzeniami zmieniającymi oraz zarządzenie Nr 35/UM/2021 z dnia 29 kwietnia 2021 r.

¹² § 4 uchwały Nr XLVII/491/06 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 26 czerwca 2006 r. w sprawie nadania Statutu Zarządowi Dróg Miejskich w Legnicy.

- prowadzeniem spraw związanych z rozwojem i bieżącym utrzymaniem w zakresie infrastruktury rowerowej;
 - inicjowaniem i opiniowaniem działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej;
 - opiniowaniem projektów budowlanych i projektów organizacji ruchu w zakresie rozwiązań rowerowych;
 - prowadzeniem spraw związanych z funkcjonowaniem miejskiego systemu wypożyczalni rowerów;
 - współpracą z organizacjami pozarządowymi i innymi instytucjami działającymi na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej;
 - przeprowadzaniem kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w szczególności w zakresie rozwiązań rowerowych;
 - przeprowadzaniem kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz urządzeń sygnalizacji świetlnej i ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
 - rozpatrywaniem wniosków dotyczących zmian stałej organizacji ruchu w zakresie rozwiązań rowerowych;
 - przeprowadzaniem analiz warunków ruchu rowerowego;
 - opracowywaniem i zlecaniem opracowania projektów organizacji ruchu w szczególności w zakresie rozwiązań rowerowych;
 - współpracą z zarządcą drogi w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury rowerowej;
 - udziałem w odbiorach elementów infrastruktury rowerowej;
 - inicjowaniem i koordynacją działań Urzędu, zarządców dróg, organizacji rowerowych na rzecz tworzenia spójnego systemu tras rowerowych w mieście oraz w powiązaniu z gminami ościennymi;
 - pozyskiwaniem środków finansowych na komunikację rowerową oraz zarządzanie budżetem w tym zakresie;
 - inicjowaniem i realizacją działań związanych z polityką informacyjną w zakresie komunikacji rowerowej i promocją tego środka transportu.
- Wydział Infrastruktury Komunalnej realizował zadania związane m.in. z:
- nadzorem organizacyjnym i ekonomicznym nad Zarządem Gospodarki Mieszkaniowej i Zarządem Dróg Miejskich;
 - analizowaniem informacji z wykonania zadań gospodarczych ZGM i ZDM oraz dokonywaniem ocen działalności ww. jednostek budżetowych;
 - nadzorem nad realizacją Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz przygotowywaniem aktualizacji tego planu.

(akta kontroli T.II.: str. 1-225)

1.3. Monitoring Strategii Rozwoju Miasta oraz Strategii elektromobilności odbywał się z poziomu Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu. Dane uzyskiwane były z wydziałów i innych jednostek miejskich, w tym m.in. z Zarządu Dróg Miejskich.

Wskaźniki w ramach monitoringu Strategii Rozwoju Miasta gromadzone były od roku 2015 do 2017 w okresach rocznych. Następnie od roku 2018 do I kwartału 2021 r. w okresach kwartalnych. W roku 2021 powrócono do rocznych okresów pozyskiwania danych. W ramach monitoringu Strategii Rozwoju Miasta gromadzono m.in. dane na temat długości wybudowanych tras rowerowych.

Wskaźniki w ramach monitoringu Strategii elektromobilności pozyskiwane były raz do roku i dotyczyły długości ścieżek rowerowych, dostępności punktów ładowania rowerów elektrycznych, liczby rowerów elektrycznych w systemie wypożyczalni roweru miejskiego.

Wydział Rozwoju Miasta weryfikował przedkładane dane w zakresie porównywania z danymi z lat poprzednich oraz pod kątem realizowanych projektów, które opisywane były w sprawozdaniach z realizacji Strategii Rozwoju Miasta.

Dane na temat rozwoju infrastruktury rowerowej były również przedstawiane w sprawozdaniach z realizacji Programu ochrony powietrza oraz w Planie gospodarki niskoemisyjnej. Materiały potrzebne do sporządzenia sprawozdań były przedkładane do Wydziału Ochrony Środowiska przez jednostki odpowiedzialne do wykonania poszczególnych zadań.

(akta kontroli T. II. str.226-234, 235-292.)

1.4. Gromadzony w ramach monitoringu Strategii Rozwoju Miasta wskaźnik długości wybudowanych tras rowerowych wynosił: 1,323 km w 2019 r., 0,997 km w 2020 r. i 3,6 km w 2021 r. Natomiast zbierane w ramach monitoringu Strategii elektromobilności wskaźniki wynosiły:

- 1) długość ścieżek rowerowych: 35 km w 2019 r., 39,7 km w 2020 r. i 43,3 km w 2021 r.;
- 2) dostępność punktów ładowania rowerów elektrycznych: zero w każdym roku (2019-2021);
- 3) liczba rowerów elektrycznych w systemie wypożyczalni roweru miejskiego: zero w każdym roku (2019-2021).

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta, jeden z celów operacyjnych zapisanych w Strategii elektromobilności odnoszący się do rozwoju systemu wypożyczalni roweru miejskiego był wstrzymany z uwagi na pandemię COVID-19.

Zgodnie z założeniami Planu adaptacji miasta do zmian klimatu raz na dwa/trzy pełne lata przygotowujemy ma być raport z jego wdrażania. Raport zostanie sporządzony w 2023 r.

(akta kontroli T. II. str. 226, 235-292)

1.5. W rejestrach skarg, wniosków i petycji prowadzonych w Urzędzie przez Wydział Organizacji, Kadr i Kontroli nie figurowały skargi, wnioski, jak też petycje związane z monitorowaniem i realizacją przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli T. II. str.2-5.)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

W Legnicy obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, odnoszące się do celów w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W Urzędzie gromadzono dane na temat zasobu miejskiej infrastruktury rowerowej, m.in. w zakresie długości infrastruktury rowerowej. Z danych tych wynikało, że nastąpił przyrost tej infrastruktury.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. Liczba mieszkańców miasta Legnica według stanu na dzień: 31 grudnia 2018 r. wynosiła 95 386; 31 grudnia 2019 r. – 94 999; 31 grudnia 2020 r.- 92 924 i 31 grudnia 2021 r.- 91 184 oraz na koniec I kwartału 2022 r.- 90 752. Powierzchnia miasta we wskazanym okresie wynosiła niezmiennie 56 270,0 tys. m².

Długość dróg dla rowerów w Legnicy wynosiła w latach 2018-2021 (na dzień 31 grudnia) oraz na dzień 31 marca 2022 r. kolejno: 27,2 km, 28,0 km, 28,9 km, 32,0 km oraz 32,0 km (przyrost w całym badanym okresie o 4,8 km, tj. o 17,6%). W ww. datach długość dróg dla pieszych i rowerów wynosiła kolejno: 6,4 km, 6,4 km, 10,2 km, 10,5 km oraz 10,5 km (przyrost o 4,1 km, tj. 64,1%) a pasów ruchu dla rowerów

i kontrapasów odpowiednio: 0,0 km, 0,35 km, 0,52 km, 0,9 km oraz 0,9 km (przyrost o 0,9 km). Długość stref prędkości ograniczonej do 30 km/h wynosiła kolejno: 31,0 km, 33,0 km, 35,0 km (w latach 2021-2022 – do końca I kwartału, liczba ta nie uległa zmianie). W Legnicy nie było zadaszonych parkingów rowerowych i miejsc obsługi rowerzystów. Na terenie Legnicy nie występowały pasy ruchu dla rowerów w ciągu dróg, na których dopuszczalna prędkość pojazdów była wyższa niż 50 km/h.

(akta kontroli T. II. str. 299-302)

2.2. Podział realizacji zadań w obszarze utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej wynikał z regulaminu organizacyjnego Urzędu. Zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową oraz zarządzeniami Prezydenta Miasta zatwierdzającymi układ wykonawczy, zadania w zakresie rozwoju miejskiej infrastruktury rowerowej realizował Wydział Inwestycji Miejskich Urzędu lub ZDM.

Wydział Infrastruktury Komunalnej przygotowywał tzw. program funkcjonalno-użytkowy inwestycji na zдания drogowe obejmujące również infrastrukturę rowerową realizowaną przez Wydział Inwestycji Miejskich Urzędu.

Sprawozdanie z zadań inwestycyjnych realizowanych w latach 2019-2021 co roku sporządzał Wydział Inwestycji Miejskich.

Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym zrealizował następujące przedsięwzięcia dotyczące miejskiej sieci infrastruktury rowerowej:

- umowa nr RD.5.2018.IX - „Wdrożenie, utrzymanie i serwis pasażerskiego transportu rowerowego – legnicki system roweru miejskiego”;
- umowa nr RD.5.2019.IX – „Dostawa i montaż 68 stojaków rowerowych”;
- umowa nr RD.13.2019.IX – „Dostawa i montaż 37 stojaków rowerowych”.

W kontrolowanym okresie w Urzędzie obowiązywały:

- Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego¹³;
- Dodatkowe wytyczne dotyczące geometrii oraz oznakowania na drogach dla rowerów w Legnicy¹⁴.

Ponadto w Urzędzie były stosowane Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r. rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu – Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym wykorzystywał je przy realizacji zadań.

(akta kontroli T. II. str.310-313)

2.3. Realizacja zadań inwestycyjnych objęta była nadzorem inwestorskim. Zarząd Dróg Miejskich zlecał nadzór inwestorski lub nadzór realizowany był przez uprawnionych pracowników ZDM. Inspektorzy nadzoru sprawdzali zgodność wykonanych robót z dokumentacją i rozliczali finansowo zadanie.

Realizacja robót zakończana była odbiorem komisyjnym robót.

Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym prowadził kontrolę realizacji działań zleconych przez wydział (tj. umów nr RD.5.2018.IX, RD.5.2019.IX i RD.13.2019.IX) oraz uczestniczył w odbiorach inwestycji drogowych oraz przeprowadzał kontrole wprowadzenia stałych organizacji ruchu.

(akta kontroli T. II. str.311)

2.4. Wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury drogowej ogółem (w tym infrastruktury rowerowej), w tym inwestycje drogowe ogółem oraz źródła ich finansowania w latach 2019-2021 przedstawiała się następująco:

- 1) W 2019 r. w planie finansowym wydatki ogółem 29 514 585,76 zł (w tym 1 416 701,71 zł pochodzących z innych źródeł – Funduszu Dróg Samorządowych) w dziale 600 transport i łączność w tym 16 609 437,3 zł w rozdziałach 60015 i 60016

¹³ Przyjęte przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego uchwałą Nr 1987/V/16 z dnia 22 marca 2016 r., ze zm.

¹⁴ Na podstawie decyzji Prezydenta - od 7 kwietnia 2021 r.

infrastruktura drogowa wraz z rowerową; zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu odpowiednio 28 500 060,00 zł i 13 644 420,00 zł; plan odpowiednio 28 500 060,00 zł i 13 644 420,00 zł; plan po zmianach odpowiednio 31 258 416,92 zł (109,68% planu) i 17 667 784,84 zł (129,49% planu); wykonanie 28 097 884,05 zł (88,89% planu po zmianach) i 15 683 662,6 zł (88,77% planu po zmianach).

2) W 2020 r. w planie finansowym wydatki ogółem 36 831 980,64 zł (w tym 4 296 890,00 zł pochodzących z innych źródeł – 3 496 890 zł z Regionalnego Funduszu Inwestycji Lokalnych i 800 000 zł z Funduszu Dróg Samorządowych) w dziale 600 transport i łączność w tym 25 176 509,25 zł w rozdziałach 60015 i 60016 infrastruktura drogowa wraz z rowerową; zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu odpowiednio 40 532 711,00 zł i 29 232 711,00 zł; plan odpowiednio 40 532 711,00 zł i 29 232 711,00 zł; plan po zmianach odpowiednio 37 341 753,63 zł (92,13% planu) i 17 667 784,84 zł (87,77% planu); wykonanie 32 535 090,64 zł (87,13% planu po zmianach) i 21 679 619,25 zł (84,50% planu po zmianach).

3) W 2021 r. w planie finansowym wydatki ogółem 33 505 650,7 zł (w tym 2 161 007,00 zł pochodzących z innych źródeł – Rezerwa Subwencji Ogólnej) w dziale 600 transport i łączność w tym 19 308 370,26 zł w rozdziałach 60015 i 60016 infrastruktura drogowa wraz z rowerową; zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu odpowiednio 56 263 540,00 zł i 44 917 540,00 zł; plan odpowiednio 56 263 540,00 zł i 44 917 540,00 zł; plan po zmianach odpowiednio 57 664 599,40 zł (102,54% planu) i 43 014 849,1 zł (95,76% planu); wykonanie 31 344 643,7 zł (54,36% planu po zmianach) i 17 147 363,26 zł ((39,86% planu po zmianach).

4) W 2022 r. (I kwartał) w planie finansowym wydatki ogółem 2 748 314,5 zł w dziale 600 transport i łączność w tym 58 314,5 zł w rozdziałach 60015 i 60016 infrastruktura drogowa wraz z rowerową; zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu odpowiednio 91 737 339,41 zł i 78 844 788,41 zł (w tym 11 875 000,0 zł pochodzących z innych źródeł –Rządowy Fundusz Polski Ład i Plan Inwestycji Strategicznych); plan odpowiednio 91 737 339,41 zł i 78 844 788,41 zł; plan po zmianach odpowiednio 98 980 947,41 zł (107,9% planu) i 82 943 446,61 zł (105,20% planu); wykonanie 2 748 314,5 zł (2,78% planu po zmianach) i 58 314,5 zł (0,07% planu po zmianach). Ogółem w planie finansowym wydatki ogółem 102 600 531,6 zł w dziale 600 transport i łączność w tym 61 152 631,31 zł w rozdziałach 60015 i 60016 infrastruktura drogowa wraz z rowerową; zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu odpowiednio 217 033 650,41 zł i 166 639 459,41 zł; plan odpowiednio 217 033 650,41 zł i 166 639 459,41 zł; plan po zmianach odpowiednio 225 245 717,36 zł (103,8% planu) i 169 283 114,64 zł (101,59% planu); wykonanie 94 725 932,89 zł (42,05% planu po zmianach) i 54 568 959,61 zł (32,24% planu po zmianach).

Łączna wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków inwestycyjnych na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej oraz źródła ich finansowania przedstawiały się następująco:

1) W 2019 r. w planie finansowym wydatki ogółem 4 352 081,08 zł (w tym 944 473,41 zł z innych źródeł); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 4 219 140,57 zł; plan 4 219 140,57 zł; plan po zmianach 4 408 196,7 zł (104,48% zgłoszonego do budżetu); wykonanie 3 407 607,67 zł (77,3% planu po zmianach)

2) W 2020 r. w planie finansowym wydatki ogółem 4 992 406,04 zł (w tym 682 798,83 zł z innych źródeł); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 5 418 418,79 zł; plan 5 418 418,79 zł; plan po zmianach 4 985 865,06 zł (92,02% zgłoszonego do budżetu); wykonanie 4 309 607,21 zł (86,44% planu po zmianach)

3) W 2021 r. w planie finansowym wydatki ogółem 3 076 499,62 zł (w tym 69 600,00 zł z innych źródeł); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 10 066 338,94 zł; plan 10 066 338,94 zł; plan po zmianach 9 335 136,13 zł (92,74% zgłoszonego do budżetu); wykonanie 2 993 634,07 zł (32,07% planu po zmianach)

4) W 2022 r. (I kwartał) w planie finansowym wydatki ogółem 3 250,07 zł (wyłącznie z budżetu Miasta); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 17 110 847,82 zł; plan 17 110 847,82 zł; plan po zmianach 17 797 315,93 zł (104,1% zgłoszonego do budżetu).

Wysokość wydatków inwestycyjnych poniesionych na powstanie lub ulepszenie pozostającej we władaniu/zarządzie Miasta Legnica infrastruktury rowerowej przedstawiała się następująco:

- 1) na drogi dla rowerów 5 517 815,66 zł, z czego w 2019 r. 551 789,52 zł, w 2020 r. 2 196 563,27 zł, w 2021 r. 2 766 212,79 zł, do 31 marca 2022 r. 3 250,07 zł;
- 2) na drogi dla pieszych i rowerów 3 619 919,56 zł, z czego w 2019 r. 1 079 777,50 zł, w 2020 r. 2 540 142,05 zł, w 2021 r. i do 31 marca 2022 r. wydatków nie poniesiono;
- 3) na pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy 720 654,97 zł, z czego w 2019 r. 222 776,60 zł, w 2020 r. 227 460,0 zł, w 2021 r. 270 418,37 zł, do 31 marca 2022 r. wydatków nie poniesiono;
- 4) na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h 2 565 846,63 zł, z czego w 2019 r. 2 497 737,45 zł, w 2020 r. 28 240,72 zł, w 2021 r. 39 868,46 zł, do 31 marca 2022 r. wydatków nie poniesiono;

W latach 2019 – 2022 (w I kwartale) nie poniesiono wydatków inwestycyjnych na zadane parkingi rowerowe i miejsca obsługi rowerzystów.

Dane na temat wydatków związanych z infrastrukturą rowerową poniesione w ramach inwestycji szerszych niż tylko infrastruktura rowerowa zostały w Urzędzie oszacowane jako stosunek infrastruktury rowerowej do całej powierzchni infrastruktury drogowej lub (w zależności od okoliczności) na podstawie długości i szerokości elementów drogi w przekroju albo na podstawie cen jednostkowych poszczególnych elementów składających się na koszt 1 m² ścieżki rowerowej.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że wysokość przyznanych środków finansowych uzależniona były od możliwości finansowych w danym roku. Potrzeby w zakresie infrastruktury rowerowej były większe od możliwości sfinansowania zadań w tym zakresie. Wysokość środków na realizację przedsięwzięć z zakresu infrastruktury rowerowej nie została zwymiarowana w analizach i dokumentach określających kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej. Potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej zostały określone w koncepcji przebiegu tras rowerowych dla Legnicy bez określenia ram czasowych i finansowych – jest to struktura docelowa. Realizacja odbywa się głównie przy realizacji zadań drogowych, a realizacja zadań związanych ściśle z infrastrukturą rowerową (dwa zadania w kontrolowanym okresie) odbywa się w zależności od możliwości finansowych w danym roku.

(akta kontroli T. II. str. 297, 303-309)

2.5. Według stanu na koniec I kwartału 2022 r. w odniesieniu do stanu na dzień: 31 grudnia 2018 r.:

- przyrost długości dróg pozostających we władaniu/zarządzie Miasta ogółem wynosił 3 000 m, tj. 1,09%;
- przyrost długości dróg dla rowerów wynosił 4 800 m, tj. 18,05%;
- przyrost długości dróg dla pieszych i rowerów wynosił 3 700 m, tj. 46,25%;
- przyrost długości pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów wynosił 740 m, tj. 493,33%;
- przyrost długości kontrapasów wynosił 200 m, tj. 100%;
- liczba stref prędkości ograniczonej do 30 km/h wzrosła o cztery, tj. 12,9%.

(akta kontroli T. II str.299-302)

2.6. W Legnicy miejska wypożyczalnia rowerów funkcjonowała w latach 2019-2020 na zasadzie umowy z operatorem zewnętrznym¹⁵. W tych latach liczba poszczególnych rodzajów rowerów była jednakowa i wynosiła: 122 (zwykłe), pięć dziecięcych, dwa transportowe. W obu wskazanych latach było 15 miejsc, w których możliwy był ich pobór/zwrot. W roku 2019 odnotowano 94 736 wypożyczeń, w roku 2020 - 45 713 wypożyczeń. Poniesione z rozdziału 60015 wydatki Miasta związane z funkcjonowaniem wypożyczalni w każdym ze wskazanych lat wyniosły 843 337,2 zł. Od roku 2021 wypożyczalnia nie funkcjonowała.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że w ostatnim roku funkcjonowania systemu (2020) w związku z pandemią COVID-19 obowiązywał czasowy zakaz funkcjonowania takich wypożyczalni (od 1 kwietnia do 5 maja 2020 r.). Wiązało się to z koniecznością podpisania aneksu do umowy z wykonawcą usługi. W związku z trwającą pandemią przyszłość funkcjonowania systemu była niepewna i wiązanie się umową z nowym wykonawcą nie było uzasadnione. W wyniku pandemii spadła popularność wypożyczalni, a działalność systemu wiązała się ze znacznymi kosztami dla miasta. Dodała, że w 2022 r. w Legnicy działalność rozpoczął podmiot oferujący wynajem hulajnog elektrycznych. Działalność ta jest konkurencją do wypożyczalni rowerów i spełnia tę samą rolę. Jednocześnie działa na zasadach komercyjnych i nie wiąże się z kosztami dla budżetu miasta.

(akta kontroli T. II. str. 311-312, 396)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd w ramach bieżącego nadzoru monitorował zadania z zakresu przygotowania i realizacji przedsięwzięć dotyczących infrastruktury rowerowej, które wykonywane były przez Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy. Długość dróg dla rowerów w latach 2019-2022 (I kwartał) zwiększyła się z 27,2 km, do 32,0 km (przyrost o 4,8 km, tj. o 17,6%).

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej

3.1. Wydziały: Infrastruktury Komunalnej oraz Zarządzania Ruchem Drogowym podejmowały zadania związane z tworzeniem planów i strategii rozwoju Miasta Legnicy w zakresie realizowanych przez siebie zadań, a związanych z całą infrastrukturą drogową, w tym rowerową na terenie miasta. Do tych wydziałów należało podejmowanie działań planistycznych, konsultacyjnych a na końcu ustalenie docelowego kształtu wykonania inwestycji. Wydział Inwestycji Miejskich przeprowadzał procedurę zamówienia publicznego oraz po wyłonieniu wykonawcy, nadzorował realizację inwestycji. Po zakończeniu inwestycji nową infrastrukturą drogową przekazywał do Zarządu Dróg Miejskich. W jego kompetencjach leżało bieżące utrzymanie w należytym stanie technicznych infrastruktury drogowej, utrzymanie czystości oraz prowadzenie ewentualnych napraw i remontów mienia gminnego.

(akta kontroli T. II. str.6-217)

3.2. Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym kontrolował stan infrastruktury rowerowej w sposób doraźny¹⁶. W drugim półroczu 2021 r. dokonał kompleksowej kontroli stanu technicznego i utrzymania dróg dla rowerów w mieście. W roku 2022 r. kontrole planowane były w każdym półroczu.

(akta kontroli T. II. str. 312-388)

¹⁵ W ramach niniejszej kontroli nie objęto szczegółowym badaniem funkcjonowania systemu wypożyczania rowerów miejskich.

¹⁶ Protokoły z kontroli stanu technicznego i utrzymania dróg dla rowerów przeprowadzonych: 28 lipca 2021 r., 12 sierpnia 2021 r., 3 września 2021 r., 24 września 2021 r. i 17 listopada 2021 r.

3.3. Wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem (w tym infrastruktury rowerowej) przedstawiała się następująco:

1) w 2019 r. w planie finansowym wydatki ogółem 17 250 381,64 zł (z budżetu Miasta); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 36 912 000,00 zł; plan 19 090 000,27 zł (51,7% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach 19 518 970,27 zł (102,2% planu); wykonanie 17 250 381,64 zł (88,4% planu po zmianach);

2) w 2020 r. w planie finansowym wydatki ogółem 16 837 555,79 zł (z budżetu Miasta); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 30 444 000,00 zł; plan 19 306 000,00 zł (63,4% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach 18 048 928,92 zł (93,5% planu); wykonanie 16 837 555,79 zł (93,3% planu po zmianach);

3) w 2021 r. w planie finansowym wydatki ogółem 15 654 845,77 zł (z budżetu Miasta); zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 25 212 000,00 zł; plan 16 491 000,00 zł (65,4% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach 16 977 503,8 zł (103,0% planu); wykonanie 15 654 845,77 zł (92,2% planu po zmianach);

4) w 2022 r. (I kwartał) w planie finansowym wydatki ogółem 2 864 010,33 zł zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 18 898 000,00 zł (z budżetu Miasta); plan 15 944 000,88 zł (85,3% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach 15 611 873,76 zł (97,9% planu); wykonanie 2 864 010,33 zł (18,3% planu po zmianach).

Wysokość zaplanowanych i wykonanych wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury rowerowej przedstawiała się następująco:

1) w 2019 r. plan finansowy wydatki ogółem: 114 998,12 zł, zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 126 282,0 zł; plan 114 998,12 zł (91,1% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach i wykonanie 114 998,12 zł;

2) w 2020 r. plan finansowy wydatki ogółem: 74 338,12 zł, zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 91 478,0 zł; plan 74 338,12 zł (92,2% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach i wykonanie 74 338,12 zł;

3) w 2021 r. plan finansowy wydatki ogółem: 83 609,00 zł, zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 91 478,0 zł; plan 83 609,00 zł (91,4% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach i wykonanie 83 609,00 zł;

4) w 2022 r. (I kwartał) plan finansowy wydatki ogółem: 7 677,5 zł, zapotrzebowanie zgłoszone do budżetu 7 984,5 zł; plan 7 677,5 zł (96,2% zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu); plan po zmianach i wykonanie 7 677,5 zł.

Wysokość wydatków bieżących poniesionych na powstanie lub ulepszenie pozostającej we władaniu/ zarządzie Miasta infrastruktury rowerowej przedstawiała się następująco:

1) drogi dla rowerów razem 1 836,46 zł, w tym w 2019r. – 707,74 zł, w 2020 r. wydatków nie poniesiono, w 2021 r. 1 128,72 zł, w I kwartale 2022 r. wydatków nie poniesiono;

2) drogi dla pieszych i rowerów: 1 173,42 zł wydatki zostały poniesione jedynie w 2020 r.;

3) strefy prędkości ograniczonej razem: 27 025,44 zł, w tym w 2019 r. – 110,10 zł, w 2020 r. wydatków nie poniesiono, w 2021 r. 26 914,91 zł, w I kwartale 2022 r. wydatków nie poniesiono.

(akta kontroli T. II. str. 389-390, 392-393, 394-395)

3.4. Dla wszystkich poddanych oględzinom przeprowadzonym przez NIK z udziałem specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego odcinków dróg, tj. przy ulicach: [1] Nadbrzeżnej, [2] Piłsudskiego, [3] Sikorskiego, [4] Iwaszkiewicza,

[5] Gumińskiego, [6] Wodnej, [7] Jaworzyńskiej, [8] Grabskiego i [9] 100-lecia Odzyskania Niepodległości zatwierdzone projekty organizacji ruchu, w zakresie związanym z infrastrukturą rowerową, spełniały wymagania określone w § 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Urząd kontrolował prawidłowość wykonania zadań technicznych, wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Ponadto Urząd dokonywał kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach, w zakresie infrastruktury rowerowej nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia.

(akta kontroli T. III. str. 1-53)

OCENA CZĄSTKOWA

Przyjęta w Urzędzie organizacja umożliwiała nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej. Dla dróg z infrastrukturą rowerową zapewniono organizację ruchu wprowadzoną na podstawie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

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 we Wrocławiu. 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.

Wrocław, sierpnia 2022 r.

Kontroler
Maria Ossowska
Główny specjalista k. p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
Dyrektor
z up. Wicedyrektor
Krzysztof Całka

.....
podpis

.....
podpis