



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.011.04.2022

Pan

Łukasz Kuczyński

Dyrektor

Zarządu Dróg Miejskich w Legnicy

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Wojska Polskiego 10
59-220 Legnica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy ¹ , ul. Wojska Polskiego 10, 59-220 Legnica.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Łukasz Kuczyński – Dyrektor ZDM ² od dnia 9 sierpnia 2021 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Andrzej Szymkowiak - Dyrektor ZDM w okresie od 1 stycznia 1999 r. do 29 lipca 2021 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. Przygotowanie i realizacja przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2022 (I kwartał), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Mirosław Perłowski – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/97/2022 z dnia 6 maja 2022 r.2. Maria Ossowska – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/119/2022 z dnia 26 maja 2022 r.

(akta kontroli tom I, str. 1-4)

¹ Dalej: ZDM lub Zarząd.

² Dalej: Dyrektor ZDM.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Podejmowane przez ZDM działania przyczyniały się do rozwoju sieci infrastruktury rowerowej w Legnicy, a także do jej co do zasady prawidłowego utrzymania. Niemniej nie ustrzeżono się w tej materii nieprawidłowości, które w szczególności ujawnione zostały w trakcie przeprowadzonych przez NIK oględzin wybranych odcinków miejskiej infrastruktury rowerowej.

W Legnicy obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, odnoszące się do celów w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W związku z tym, że w dokumentach tych nie przypisano Zarządowi zadania polegającego na monitorowaniu realizacji przyjętych w nich założeń, w Zarządzie nie wykonywano zadań w tym zakresie.

Zarząd prowadził nadzór i monitorował realizację przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W szczególności opracowywał oraz przekazywał do Urzędu Miasta Legnicy coroczne projekty części budżetu Miasta Legnicy realizowanej przez ZDM, w tym wykaz inwestycji, zakupów inwestycyjnych i remontów planowanych do realizacji a także – w zakresie wydatków bieżących – projekty planów rzeczowo-finansowych. Na tej podstawie ZDM realizował zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury rowerowej.

Zarząd podejmował działania w zakresie utrzymania infrastruktury rowerowej. ZDM prowadził ewidencję dróg oraz przeprowadzał kontrole stanu technicznego dróg (roczne i pięcioletnie), a także dokonywał objazdów dróg. Niemniej, Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego i utrzymania poddanych oględzinom elementów infrastruktury rowerowej. Mogły one negatywnie wpływać na bezpieczeństwo, atrakcyjność i wygodę użytkownika infrastruktury rowerowej⁵.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ 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. ZDM był jednostką organizacyjną Gminy Legnica, działającą w formie jednostki budżetowej. Przedmiotem jego działalności było wykonywanie zadań zarządcy drogi w stosunku do dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych w granicach administracyjnych miasta, dróg wewnętrznych zarządzanych przez Prezydenta Miasta Legnicy oraz zarządzanie siecią kanalizacji deszczowej oraz oświetleniem dróg i placów na terenie miasta.

Na zlecenie Urzędu Miasta Legnicy, w październiku 2017 r. została opracowana *Koncepcja przebiegu tras rowerowych dla Legnicy*, stanowiąca podstawowy element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej oraz definiująca najważniejsze z punktu widzenia ruchu rowerowego korytarze komunikacyjne w mieście. Jako podstawową

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Powszechnie stosowane kryteria oceny infrastruktury rowerowej wskazują, że powinna ją charakteryzować: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo i wygoda (zob. np. *Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r.* - podręcznik rekomendowany przez Ministra Infrastruktury do stosowania jako standard w zakresie przygotowania inwestycji budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych).

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.

wytyczną opracowania przyjęto *Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*, stanowiące załącznik do uchwały nr 1987/VI/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 22 marca 2016 roku.

Do infrastruktury rowerowej nawiązywały również następujące dokumenty:

- 1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Legnicy, przyjęte uchwałą Nr LI/553/18 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 24 września 2018 r., gdzie powołano się na ww. *Koncepcję przebiegu tras rowerowych* oraz ustalono stosowanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wskaźników liczby miejsc postojowych dla rowerów dla poszczególnych kategorii obiektów, w tym parkingów typu Bike and Ride⁷;
- 2) Strategia rozwoju Miasta Legnicy na lata 2015-2020 plus, przyjęta uchwałą Nr XLII/445/2018 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 29 stycznia 2018 r., w której założono rozbudowę systemu ścieżek rowerowych w powiązaniu z zewnętrznym układem komunikacyjnym;
- 3) Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Legnicy, przyjęta uchwałą Nr XIV/192/2019 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 25 listopada 2019 r., gdzie przewidziano rozbudowę roweru miejskiego oraz systemu dróg rowerowych w latach 2019-2038;
- 4) Plan adaptacji Miasta Legnica do zmian klimatu do roku 2030, w którym założono dalszy rozwój systemu roweru miejskiego, rozbudowę sieci ścieżek rowerowych oraz budowę zacienionych stacji przystankowych rowerowych;
- 5) Plan gospodarki niskoemisyjnej z elementami Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta Legnicy na lata 2015-2020, gdzie opisano wyniki analizy SWOT dla ścieżek rowerowych, wskazano na popularyzację transportu rowerowego wśród mieszkańców oraz na rozbudowę ścieżek rowerowych z założeniem funkcjonowania systemu roweru miejskiego.

Powyższe dokumenty zawierały cele i mierniki ich realizacji, natomiast nie zakładały wprost wykonywania przez ZDM, założonych w nich zadań w zakresie infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I, str. 5-16)

1.2. Zarząd corocznie sporządzał i przekazywał do Urzędu Miasta Legnicy sprawozdania rzeczowo-finansowe dotyczące realizowanych zadań inwestycyjnych. W sprawozdaniach znalazły się informacje o działaniach, w ramach których realizowano inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej, takiej, jak: przebudowa ul. Sikorskiego, przebudowa ul. Leszczyńskiej wraz z mostem na Czarnej Wodzie, budowa i przebudowa ścieżek rowerowych w mieście, modernizacja wejścia do Parku przez wał od strony ul. Wodnej.

(akta kontroli tom I, str. 19-50, 317-322)

1.3. Zarząd nie opracowywał w latach 2019-2022 (I kwartał) planów rozwoju sieci drogowej w formie odrębnych dokumentów. Dyrektor ZDM wyjaśnił, że plany rozwoju sieci drogowej wynikały z Wieloletniej Prognozy Finansowej, zatwierdzonej przez Radę Miasta Legnicy i przekładały się na realizację budżetu miasta w poszczególnych latach. Natomiast Zarząd brał udział w tworzeniu projektów planów rozwoju sieci drogowej poprzez opiniowanie projektów tych dokumentów oraz przekazywanie informacji w tym zakresie.

(akta kontroli tom I, str. 7, 10)

⁷ (B&R) – zaparkuj rower i jedź.

1.4. Potrzeby w zakresie infrastruktury rowerowej były ustalane – jak wyjaśnił Dyrektor ZDM – przez Wydział Zarządzania Ruchem Drogowym w Urzędzie Miejskim Legnicy, gdzie wydzielono stanowisko oficera rowerowego. Do Zarządu były na bieżąco przekazywane przez ww. komórkę organizacyjną informacje o stwierdzonych w wyniku kontroli nieprawidłowościach, dotyczących stanu technicznego i utrzymania dróg dla rowerów, co zostało szerzej opisane w pkt III.3.6. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli tom I, str. 7-10, 51-103)

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 związku z tym, że w dokumentach tych nie przypisano Zarządowi zadania polegającego na monitorowaniu realizacji przyjętych w nich założeń, w Zarządzie nie wykonywano zadań w tym zakresie.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. 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.

(akta kontroli tom I, str. 8, 104-105, 479-482)

2.2. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym ZDM, zadania związane m. in. z realizacją zadań zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych w granicach administracyjnych Miasta Legnicy (w tym zakresie mieściła się również niewyszczególniona odrębnie infrastruktura rowerowa), realizował Dział Techniczny. W Zarządzie nie utworzono stanowiska, któremu przypisano zadania z zakresu rozwoju i utrzymania infrastruktury rowerowej. Zadań w tym zakresie nie uwzględniono wprost w zakresach działania komórek organizacyjnych Regulaminu organizacyjnego. Dyrektor ZDM wyjaśnił m.in., że drogi dla rowerów traktowane są jako inne urządzenia związane z drogą.

(akta kontroli tom I, str. 106-157)

2.3. Zarząd opracowywał oraz przekazywał do Urzędu Miasta Legnicy coroczne projekty części budżetu Miasta Legnicy realizowanej przez ZDM, w tym wykaz inwestycji, zakupów inwestycyjnych i remontów planowanych do realizacji a także – w zakresie wydatków bieżących - projekty planów rzeczowo-finansowych. W dokumentach uwzględniono następujące zadania odnoszące się do infrastruktury rowerowej: projekt budowlany na budowę ścieżki rowerowej z kładką na ul. Iwaszkiewicza (500,0 tys. zł na 2019 r.), przebudowa ul. Sikorskiego (1 500,0 tys. zł na 2019 r., 1 828,0 tys. zł na 2020 r., 3 203,7 tys. zł na 2021 r., 5 224,0 tys. zł na 2022 r.), przebudowa ul. Leszczyńskiej wraz z mostem na Czarnej wodzie (2 500,0 tys. zł na 2019 r., 4 688,2 tys. zł na 2020 r., 4 603,3 tys. zł na 2021 r.), modernizacja wejścia do parku przez wał od strony ul. Wodnej (230,0 tys. zł na 2020 r.), przebudowa

ścieżki rowerowej na al. Rzeczypospolitej (2 429,0 tys. zł na 2022 r.), przebudowa ścieżek rowerowych na ul. Piłsudskiego - II etap (2 000,0 tys. zł na 2022 r.), utrzymanie ścieżek rowerowych (100,0 tys. zł na 2019 r., 80,0 tys. zł na 2020 r., 100,0 tys. zł na 2021 r.). Projekt planu rzeczowo-finansowego na 2022 r. uwzględnił utrzymanie infrastruktury rowerowej w ramach zadania pn.: „Oczyszczanie miasta”, a nie jako oddzielne zadanie. Jak wynika ze sprawozdań rzeczowo-finansowych zarówno z zadań inwestycyjnych, jak i bieżących, powyższe plany w latach 2019-2021 zostały zrealizowane.

(akta kontroli tom I, str. 8, 10, 19-50, 158-255)

2.4. Na rozwój infrastruktury drogowej ogółem zaplanowano wydatki w kwotach⁸ 9 858 017,07 zł w 2019 r., 4 287 959,63 zł w 2020 r., 10 642 429,00 zł w 2021 r. oraz 23 512 259,97 zł w 2022 r., z czego planowane wydatki na inwestycje w infrastrukturę rowerową⁹ wyniosły kolejno: 37 513,77 zł, 768 839,60 zł, 95 400,00 zł¹⁰. Wydatki wykonane¹¹ na rozwój infrastruktury drogowej ogółem wyniosły w latach 2019-2021 oraz w I kwartale 2022 r. kolejno 7 460 196,71 zł, 4 005 100,73 zł, 7 517 670,39 zł oraz 179 471,64 zł, w tym na infrastrukturę rowerową odpowiednio: 56 212,48 zł, 822 198,23 zł, 165 000,00 zł i 0,00 zł. Wydatki na inwestycje odnoszące się w dominującym zakresie do infrastruktury rowerowej wyniosły 10 932 843,86 zł, a na inwestycje, w ramach których powstała infrastruktura rowerowa, lecz nie była dominującym elementem: 693 294,23 zł. W planach finansowych, w zakresie wydatków na infrastrukturę rowerową, dokonano trzech zmian, w tym jedna dotyczyła zmniejszenia planu wydatków (o kwotę 6 950,00 zł), a dwie – zwiększenia planu wydatków (łącznie o kwotę 18 566,39 zł. Zmiany zostały dokonane na wniosek ZDM.

(akta kontroli tom I, str. 256-273)

2.5. Przyrost będącej w zarządzie ZDM infrastruktury rowerowej został opisany w pkt III.2.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

2.6. Zarządzeniem Nr 2/DT/2016 Dyrektora ZDM z dnia 4 stycznia 2016 r. wprowadzono zasady postępowania w realizacji zamówień publicznych w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych, w którym ustalono również Regulamin pracy komisji przetargowej. W Zarządzie obowiązywał również od dnia 4 stycznia 2016 r. Regulamin zasad postępowania w realizacji robót budowlanych, usług i zakupów o wartości nieprzekraczającej kwot, powyżej których stosowanie ww. ustawy było obowiązkowe. W toku kontroli zbadano dwa z pięciu postępowań o zamówienie publiczne, udzielonych i zakończonych w badanym okresie, obejmujących powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I, str. 260-261, 274-300)

1) Przebudowa ul. Sikorskiego w Legnicy – przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie ul. Sikorskiego i ul. Śląskiej – I etap, tj. zadanie, w którym infrastruktura rowerowa nie była dominującym przedmiotem zamówienia. Zastosowano przetarg nieograniczony. Prawidłowo oszacowano wartość zamówienia, stosowano przepisy dotyczące ogłoszeń, określania terminów, udostępniania dokumentacji wykonawcom, składania oświadczeń, powołania komisji przetargowej, specyfikacji istotnych warunków zamówienia¹², wadium, wyboru najkorzystniejszej oferty, na podstawie kryteriów ocen określonych w SIWZ, zawarcia umowy oraz sporządzenia protokołu

⁸ Wg planu po zmianach.

⁹ Dane szacunkowe.

¹⁰ Brak danych w zakresie zapotrzebowania zgłoszonego do budżetu i planu za 2022 r. – brak możliwości oszacowania części zadań drogowych odnoszących się do infrastruktury rowerowej.

¹¹ Z uwzględnieniem środków pozabudżetowych.

¹² Dalej: SIWZ.

postępowania. Zastosowano również ww. regulację wewnętrzną w zakresie dokonywania zamówień publicznych.

2) Modernizacja wejścia do parku przez wał od strony ul. Wodnej w Legnicy – zadanie, w którym infrastruktura rowerowa była dominującym przedmiotem zamówienia. Zastosowano przetarg nieograniczony. Stwierdzono nieprawidłowości w ogłoszeniu o zamówieniu oraz w sporządzeniu protokołu z postępowania, co zostało szczegółowo opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli tom I, str. 301-314, 392-426, 453-478)

2.7. Realizacja przedsięwzięć z zakresu infrastruktury rowerowej, opisanych w pkt III.2.6 niniejszego wystąpienia przebiegała prawidłowo. W szczególności zamówienia zostały zrealizowane zgodnie z umową, w tym terminowo i w pełnym zakresie (przedłużenie zakończenia realizacji przebudowy ul. Sikorskiego – etap I, nastąpiło na podstawie aneksu do umowy i wynikało z robót dodatkowych, wskazanych w przyjętym przez inwestora protokole konieczności), odbiór zamówienia nastąpił w sposób zgodny z obowiązującymi w tym względzie zasadami, w tym postanowieniami umowy, zleceniodawca sprawował właściwy nadzór nad realizacją zamówień, prawidłowo kwalifikował wydatki, dokonywał opisów merytorycznych dokumentów księgowych, monitorował realizację zadania, ustanowił inspektora nadzoru inwestorskiego oraz rozliczył zadanie. Wypłata wynagrodzeń dla wykonawców została dokonana w terminie i w kwotach wynikających z umów.

(akta kontroli tom I, str. 427-452, tom II, str. 1-131)

2.8. W wyniku oględzin infrastruktury rowerowej, wybudowanej w ramach zadań wymienionych w pkt III.2.6. stwierdzono zrealizowanie prac, wynikających z zawartych umów.

1) DDR na ul. Sikorskiego – strona zachodnia, na odcinku od ronda Niepodległości do jej zaniku, posiadała wydzielone dwa pasy ruchu – każdy w przeciwnym kierunku, z nawierzchnią w dobrym stanie z mas bitumicznych oraz częściowo z kostki brukowej o szerokości 2,0 m (każdy z pasów o szer. 1,0 m). Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z innymi drogami dla rowerów na rondzie Niepodległości. DDR łączyła się pod ostrym kątem z drogą główną, co stwarzało ryzyko ewentualnej kolizji z pojazdem nadjeżdżającym z lewej strony (ograniczona widoczność wymagająca od rowerzysty znacznego zwrotu głowy w stosunku do kierunku jazdy). Obniżało to atrakcyjność i wygodę użytkowania tego fragmentu infrastruktury rowerowej. W związku z tym Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że w 2022 r. ul. Sikorskiego będzie przebudowywana i tymczasowe rozwiązanie połączenia ścieżki rowerowej z jezdnią zostanie zlikwidowane.

2) Wejście do parku przez wał od strony ul. Wodnej na odcinku od ul. Strzeleckiej do wjazdu na kładkę nad rzeką Kaczawą była drogą dwukierunkową dla pieszych i rowerzystów o szerokości od 4,1 m do 4,8 m. Nawierzchnia wykonana z mas bitumicznych była w dobrym stanie. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z DDR na ul. Bielańskiej, a z drugiej strony z DDR na al. Orła Białego, przebiegającej w odległości kilkudziesięciu metrów od wejścia do parku.

(akta kontroli tom I, str. 335-379, 380, tom II, str. 396-400)

2.9. Do ZDM nie wpłynęły postulaty, w tym skargi, wnioski i petycje w sprawach związanych przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I, str. 8, 10, 14, 18, 381-391)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W ogłoszeniu o zamówieniu na „Modernizację wejścia do Parku przez wał od strony ul. Wodnej w Legnicy” nie było wskazania strony internetowej, na której została udostępniona SIWZ oraz wskazania języka, w jakim należy sporządzić ofertę, co było niezgodne z art. 41 pkt 3 i 10 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹³. W związku z tym Mirosław Wronkowski – Zastępca Dyrektora ZDM¹⁴ wyjaśnił m.in., że brak powyższych informacji wynikał z niezauważenia ich przez pracownika zamieszczającego ogłoszenie oraz wskazał, że informacje te zostały zamieszczone na oficjalnej stronie internetowej Urzędu Miasta Legnicy oraz w SIWZ.

(akta kontroli tom I, str. 308-314, 323-334, tom 2, str. 132-136)

2. W postępowaniu o udzielenie zamówienia na „Modernizację wejścia do Parku przez wał od strony ul. Wodnej w Legnicy” zastosowano wzór protokołu postępowania niezgodny z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie protokołu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego¹⁵ (brak pkt 3, 4A, 15 i 22). W związku z tym Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że nastąpiło to w wyniku modyfikacji wzoru protokołu przez pracownika prowadzącego postępowanie w celu usunięcia zapisów niemających zastosowania w tym konkretnym postępowaniu.

(akta kontroli tom I, str. 308-314, 323-334, tom II str. 133, 136)

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd prowadził nadzór i monitorował realizację przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W szczególności opracowywał oraz przekazywał do Urzędu Miasta Legnicy coroczne projekty części budżetu Miasta Legnicy realizowanej przez ZDM, w tym wykaz inwestycji, zakupów inwestycyjnych i remontów planowanych do realizacji a także – w zakresie wydatków bieżących – projekty planów rzeczowo-finansowych. Na tej podstawie ZDM realizował zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury rowerowej. Stwierdzone nieprawidłowości związane z postępowaniem dotyczącym „Modernizacji wejścia do Parku przez wał od strony ul. Wodnej w Legnicy” miały charakter formalny.

3. Utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej

Opis stanu
faktycznego

3.1. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym, ZDM m.in. utrzymywał nawierzchnię dróg, w tym infrastruktury rowerowej, urządzenia zabezpieczające ruch i inne urządzenia związane z drogą, prowadził ewidencję dróg, przeprowadzał okresowe kontrole stanu dróg, wykonywał roboty interwencyjne, utrzymaniowe i zabezpieczające, przeciwdziałal niszczeniu dróg przez użytkowników oraz utrzymywał zieleń przydrożną.

(akta kontroli tom I, str. 106-157)

Potrzeby dotyczące utrzymania infrastruktury rowerowej były ustalane na podstawie kosztów poniesionych na ten cel w latach ubiegłych z zastosowaniem czynników zmniejszających i zwiększających te potrzeby, np. inflacja. Identyfikacja potrzeb w tym zakresie odbywała się również podczas objazdów, dokonywanych przez inspektorów Zarządu, odpowiedzialnych za utrzymanie dróg i zieleni. Na tej podstawie

¹³ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. – dalej: „Prawo zamówień publicznych”.

¹⁴ Dalej: „Zastępca Dyrektora ZDM”

¹⁵ Dz. U. poz. 1128.

Zarząd opracowywał oraz przekazywał do Urzędu Miasta Legnicy coroczne projekty planów rzeczowo-finansowych, określających potrzeby w zakresie wydatków bieżących. Uwzględniono w nich potrzeby związane z utrzymaniem infrastruktury rowerowej określone kwotami¹⁶ w wysokości 100 000 zł na 2019 r., 80 000 zł na 2020 r. oraz 100 000 zł na 2021 r. Projekt planu rzeczowo-finansowego na 2022 r. uwzględniał utrzymanie tej infrastruktury w ramach zadania pn.: „Oczyszczanie miasta”, a nie jako oddzielne zadanie.

(akta kontroli tom I, str. 8, 11, 18, 169, 186, 198, 218, 245)

Wysokość zaplanowanych¹⁷ wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury drogowej ogółem wyniosła w latach 2019-2022 kolejno 19 518 970,27 zł, 18 048 928,92 zł, 16 977 503,80 oraz 15 611 873,76 zł a ich wykonanie w latach 2019-2021 oraz w I kwartale 2022 r. wyniosło kolejno 17 250 381,64 zł, 16 837 555,79 zł, 15 654 845,77 zł i 2 864 010,33 zł. Wysokość zaplanowanych¹⁸ wydatków bieżących na utrzymanie infrastruktury rowerowej wyniosła w latach 2019-2021 oraz w I kwartale 2022 r. kolejno 114 998,24 zł, 74 338,12 zł, 83 609,00 zł oraz 7 677,50 zł, a wykonanie w powyższych okresach odpowiadało zaplanowanym kwotom. Ponadto przeznaczono środki bieżące na powstanie lub ulepszenie infrastruktury rowerowej w kwotach odpowiednio: 817,84 zł, 1 173,42 zł, 28 043,63 zł oraz 0,00 zł.

(akta kontroli tom II, str. 137-139)

3.2. Ewidencja dróg była prowadzona zgodnie z załącznikami do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom¹⁹, w tym książki dróg - zgodnie z wzorem z załącznika nr 1 a dzienniki objazdu dróg - zgodnie z wzorem z załącznika nr 2. Dane ewidencyjne dotyczące infrastruktury rowerowej były zgodne ze stanem faktycznym.

(akta kontroli tom II, str. 140-209)

3.3. Zarząd przeprowadził w latach 2019 i 2020 roczne kontrole stanu technicznego dróg, a w roku 2021 – kontrole okresowe (przeprowadzane raz na pięć lat). Kontrole objęły infrastrukturę rowerową, w stosunku do której sformułowano uwagi dotyczące występującej roślinności, lokalnych nierówności, złuszczeń, ubytków, zapadnięć, deformacji i spękań nawierzchni. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, sformułowano zalecenia pokontrolne. Kontrole zostały przeprowadzone przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane.

(akta kontroli tom II, str. 210-354)

3.4. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla Miasta Legnicy oraz Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nie kierowali do ZDM decyzji lub postanowień, stwierdzających niewłaściwy stan techniczny infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I, str. 8, 11, 335-380, tom II, str. 210-223, 270-358, 245-249)

3.5. W wyniku przeprowadzonych w dniu 7 czerwca 2022 r. przez NIK z udziałem specjalisty w dziedzinie budownictwa drogowego oględzin stwierdzono, że:

1) ul. Nadbrzeżna od ul. Limanowskiego w kierunku ul. Wrocławskiej:

¹⁶ Nie określano zakresu rzeczowego zadań związanych z utrzymaniem infrastruktury rowerowej.

¹⁷ Według planu po zmianach.

¹⁸ Według planu po zmianach.

¹⁹ Dz. U. Nr 67, poz. 582.

Kontrapas dla rowerzystów (jednokierunkowy), wyróżniono kolorem czerwonym o szer. 1,5 m. Nawierzchnię wykonano z mas bitumicznych oraz – na skrzyżowaniu z ul. Limanowskiego – z kostki brukowej. Nawierzchnia była w dobrym stanie. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Kontrapas był połączony od strony południowej z drogami do ruchu ogólnego w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h (ul. Kamienna i ul. Wrocławska), natomiast nie posiadał połączenia z innymi drogami dla rowerów.

2) al. Piłsudskiego – strona południowa od ronda Niepodległości w kierunku centrum Legnicy:

DDR jednokierunkowa o szer. 1,6 m. Nawierzchnię wykonano z mas bitumicznych oraz kostki brukowej (na wjeździe na rondo). Nawierzchnia była w dobrym stanie. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z innymi drogami dla rowerów na rondzie Niepodległości oraz na skrzyżowaniu z ul. Sudecką. Na długości ok. 1,5 m znajdowały się odpady zielone powstałe po przycięciu żywopłotu, które zajmowały ok. 1,0 m szerokości drogi dla rowerów, co utrudniało przejazd.

3) ul. Iwaskiewicza – strona północna od ul. Klonowej w kierunku wschodnim:

DDR jednokierunkowa o szer. 1,6 m. Nawierzchnia drogi dla rowerów była nieutwardzona – gruntowa, Odcinek DDR poddany oględzinom, nie posiadał oznakowania, natomiast znak C-13 „Droga dla rowerów” został umieszczony przy wjeździe na tę drogę od strony ul. Sudeckiej, co było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z inną DDR na skrzyżowaniu z ul. Sudecką. Po obydwu brzegach droga była zarośnięta trawą, co powodowało, że wolna przestrzeń do przejazdu wynosiła od ok. 0,3 m do 1,0 m, a nawierzchnia była w złym stanie technicznym – nierówna, utrudniająca w znacznym stopniu sprawny przejazd, co zostało szerzej opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

4) ul. Gumińskiego od ok. 50 m przed skrzyżowaniem z ul. Kertyńskiego do ul. Szulca:

DDR jednokierunkowa o szer. 1,3 m do skrzyżowania z ul. Kertyńskiego od strony al. Rzeczpospolitej, a dalej dwukierunkowa o szer. 2,0 m, w tym z wydzielonymi pasami ruchu w obydwu kierunkach od ul. Myśliwca (każdy pas o szerokości 1,0 m). Odnosząc się do zaniżonej szerokości, w stosunku do wymaganej (150 cm) przepisem § 47 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²⁰, Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że droga na tym odcinku została wybudowana przez Urząd Miasta Legnicy, po czym ZDM otrzymał ją do eksploatacji, oraz że nikt do tej pory nie wykazał tej nieprawidłowości. Odcinek od al. Rzeczpospolitej do ul. Myśliwca posiadał nawierzchnię z kostki betonowej w kolorze czerwonym Odcinek od ul. Myśliwca posiadał nawierzchnię z mas bitumicznych w kolorze czerwonym. Nawierzchnia całego odcinka poddanego oględzinom była w dobrym stanie. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga nie łączyła się z innymi drogami dla rowerów. Brzegi drogi do ul. Myśliwca zarośnięte trawą z miejscowo występującym na niej gruntem i zanieczyszczeniami z pasa zieleni. Krawężniki na wjazdach i zjazdach ze skrzyżowań były niedostosowane do jazdy rowerem. Ich wysokość wynosiła przykładowo od 2,0 do 5,0 cm na wjeździe na skrzyżowanie z ul. Kertyńskiego (od strony al. Rzeczpospolitej), od 1,5 do 3,0 cm na zjeździe z tego skrzyżowania oraz od 0,5 do 2,0 cm na zjeździe ze skrzyżowania z ul. Myśliwca. Dodatkowym utrudnieniem dla rowerzystów były zwisające nisko nad drogą gałęzie

²⁰ Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm., Dalej: „rozporządzenie z dnia 2 marca 1999 r.”.

drzew (minimalny prześwit wynosił ok. 1,5 m). Kratki odpływu wody burzowej w okolicach skrzyżowania z ul. Kertyńskiego znajdowały się na drodze dla rowerów. Odgięcia drogi w okolicach tego skrzyżowania o małym promieniu skrętu, zbliżone do kąta prostego.

5) ul. Jaworzyńska – strona zachodnia, od ul. Żółkiewskiego do ul. Grabskiego:

DDR jednokierunkowa o szer. 1,5 m z nawierzchnią z kostki betonowej w kolorze czerwonym (w dobrym stanie). Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z innymi DDR od skrzyżowania z ul. Jaworzyńską. Na wysokości sklepu droga przebiegała przez przystanek autobusowy a wiata przystankowa zlokalizowana była bezpośrednio przy drodze dla rowerów, tak, że pasażerowie oczekujący na przyjazd autobusu zajmowali pas tej drogi. Słupek ze znakami F-6 i D-1 znajdował się 14 cm od skraju drogi, słupek ze znakiem C-13/16 – ok. 2 cm od skrajni drogi, a słupek ze znakiem D-15 i słupek z sygnalizatorem umieszczono na DDR, gdzie droga była miejscowo zwężona do szerokości 1,13 m. Szerszy opis problematycznych zagadnień zawarto w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

6) ul. Grabskiego – strona południowa na odcinku od ul. Jaworzyńskiej do ul. Wojska Polskiego oraz w pasie rozdziału na pozostałej długości drogi dla rowerów:

DDR jednokierunkowa o szer. 1,5 m na odcinku od ul. Jaworzyńskiej do ul. Wojska Polskiego, dwukierunkowa o szer. 2,0 m w pasie rozdziału między ul. Wojska Polskiego i ul. Kościuszki oraz jednokierunkowa o szer. 1,5 m w pasie rozdziału od ul. Kościuszki aż do jej zaniku. Nawierzchnia z kostki granitowej była w dobrym stanie technicznym, jednak z uwagi na materiał, z którego została wykonana, posiadała liczne szczeliny i nierówności, powodujące wibracje przejeżdżających rowerów i związany z tym dyskomfort rowerzystów podczas przejazdu. Zastosowana nawierzchnia mogła przyczyniać się do obniżenia parametrów bezpieczeństwa użytkowników, szczególnie w czasie złych warunków atmosferycznych (opady, oblodzenie). Jak oświadczył Jarosław Patron z Urzędu Miasta Legnicy, zastosowanie kostki granitowej przy budowie drogi dla rowerów, wynikało z wymogów Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z innymi DDR na skrzyżowaniu z ul. Jaworzyńską/100-lecia Odzyskania Niepodległości. Z drugiej strony droga kończyła się między ul. Kościuszki i ul. Okrzei, bez możliwości kontynuowania jazdy przez rowerzystów, ponieważ nie łączyła się z żadną inną drogą.

7) przejazd dla rowerzystów przez ul. 100-lecia Odzyskania Niepodległości przy skrzyżowaniu z ul. Jaworzyńską:

Przejazd dla rowerów dwukierunkowy o szer. 2,0 m z nawierzchnią w kolorze czerwonym z mas bitumicznych oraz kostki betonowej (w dobrym stanie). Przejazd był oddalony od równoległej ul. Jaworzyńskiej o kilka metrów, poprzez zastosowanie odgięcia DDR z obydwu stron przejazdu i sąsiedował z przejściem dla pieszych. Obserwacji poddano zachowanie rowerzystów podczas 10 pełnych cykli sygnalizacji świetlnej. Nie stwierdzono wad projektowych i konstrukcyjnych przejazdu, wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Oznakowanie było zgodne z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu drogowego. Droga łączyła się z innymi drogami dla rowerów biegnących ul. Jaworzyńską, ul. 100-lecia Odzyskania Niepodległości oraz ul. Grabskiego.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 132, 135, 381-382, 396-400)

3.6. Pismem z dnia 22 września 2020 r. radny Rady Miejskiej Legnica, zwrócił się do Zarządu z prośbą o usunięcie roślinności z drogi, z której korzystają m.in.

rowerzyści oraz o informację procedury odbiorów malowania poziomych znaków drogowych, w związku z pojawiającymi się w internecie fotografiami z poziomymi znakami drogowymi, namalowanymi na pokrytej roślinnością DDR. W odpowiedziach z 22 września 2020 r. oraz 8 października 2020 r. Dyrektor ZDM poinformował, że wskazany odcinek chodnika został uporządkowany, a wykonawca malowania oznakowania poziomego DDR na ul. Lotniczej nie otrzymał wynagrodzenia.

W dniu 18 czerwca 2020 r. zarządca budynków przy ul. Bielańskiej w Legnicy, zwrócił się z prośbą o wykoszenie pasa zieleni sąsiadującego z DDR, a Dyrektor ZDM poinformował o wykonaniu przedmiotowych prac w dniu 24 czerwca 2020 r.

Ponadto Zarząd regularnie otrzymywał pisemne informacje z Wydziału Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Legnicy o stwierdzonych podczas kontroli infrastruktury rowerowej nieprawidłowościach, dotyczących utrudnień infrastrukturalnych, stanu technicznego i utrzymania infrastruktury rowerowej oraz z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Legnicy prośby o usunięcie roślinności zasłaniającej znaki drogowe, stwierdzonych podczas kontroli dróg, w tym infrastruktury rowerowej. Dyrektor ZDM zwrotnie informował o wykonaniu stosownych prac.

Poza powyższą korespondencją do Zarządu nie wpłynęły postulaty, w tym skargi, wnioski i petycje w sprawach związanych z utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli tom I, str. 2, 10-11, 14, 51-103, 381, 384, tom II, str. 359-380)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Po obydwu brzegach DDR na ul. Iwaszkiewicza była zarośnięta trawą, co powodowało, że wolna przestrzeń do przejazdu wynosiła od ok. 0,3 m do 1,0 m, a nawierzchnia była w złym stanie technicznym – nierówna, utrudniająca w znacznym stopniu sprawny przejazd.

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że dotychczasowe zabiegi związane z jej utrzymaniem nie dały efektów, dlatego zadanie zostanie zgłoszone do planu budżetu na 2023 r.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 132, 134-135)

2. Na DDR na ul. Gumińskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Kertyńskiego w kierunku al. Rzeczpospolitej oraz dalszym jej biegu do ul. Myśliwca, stwierdzono zarośnięte trawą brzegi z miejscowo występującym na niej gruntem i zanieczyszczeniami z pasa zieleni, a także zwisające nisko nad drogą gałęzie drzew (minimalny prześwit wynosił ok. 1,5 m).

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że powyższe wynikało z braków kadrowych wśród pracowników nadzorujących te prace.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 132, 135)

Na odcinku DDR na ul. Gumińskiego w okolicach skrzyżowania z ul. Kertyńskiego oraz dalszym jej biegu do ul. Myśliwca krawężniki na wjazdach i zjazdach ze skrzyżowań były niedostosowane do jazdy rowerem, a ich wysokość wynosiła od 2,0 do 5,0 cm na wjeździe na skrzyżowanie z ul. Kertyńskiego (od strony al. Rzeczpospolitej), od 1,5 do 3,0 cm na zjeździe z tego skrzyżowania oraz od 0,5 do 2,0 cm na zjeździe ze skrzyżowania z ul. Myśliwca. Zgodnie z § 48 ust. 1 rozporządzenia z dnia 2 marca 1999 r. wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej i ścieżce pieszko-rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm.

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że droga na tym odcinku została wybudowana przez Urząd Miasta Legnicy, po czym ZDM otrzymał ją do eksploatacji, oraz że nie wpłynęła żadna informacja o nieprawidłowościach w tym zakresie.

NIK wskazuje, że ZDM jako zarządca drogi powinien podejmować działania ukierunkowane na spełnienie przez infrastrukturę pozostającą w jego gestii wymogów wynikających z przepisów prawa.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 132, 135, 381-382)

3. DDR na ul. Jaworzyńskiej – strona zachodnia, od ul. Żółkiewskiego do ul. Grabskiego, na wysokości sklepu, przebiegała przez przystanek autobusowy, a wiata przystankowa przylegała bezpośrednio do ścieżki, tak, że pasażerowie oczekujący na przyjazd autobusu zajmowali pas drogi dla rowerów. Z korespondencji Urzędu Miasta Legnicy i ZDM z 16 czerwca 2017 r. oraz 28 października 2017 r. wynikało, że oba podmioty wiedziały o nieprawidłowości, która została stwierdzona podczas dokonywania kontroli z wykonywania zadań technicznych, wynikających z realizacji projektów organizacji ruchu.

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że Zarząd otrzymał drogę zrealizowaną przez Urząd Miasta Legnicy do eksploatacji po odbiorze końcowym, a lokalizacja wiaty była niezgodna z projektem stałej organizacji ruchu.

NIK wskazuje, że ZDM jako zarządca drogi powinien podejmować działania ukierunkowane na wyeliminowanie stwierdzonej nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 133, 135, 381-395)

4. DDR na ul. Jaworzyńskiej – strona zachodnia, od ul. Żółkiewskiego do ul. Grabskiego, słupki ze znakami F-6 i D-1 znajdował się 14 cm od skraju drogi, słupki ze znakiem C-13/16 – ok. 2 cm od skraju drogi a słupki ze znakiem D-15 i słupki z sygnalizatorem umieszczono na drodze dla rowerów, co było niezgodne z treścią rozdziału 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach²¹.

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że Zarząd otrzymał drogę zrealizowaną przez Urząd Miasta Legnicy do eksploatacji po odbiorze końcowym.

NIK wskazuje, że ZDM jako zarządca drogi powinien podejmować działania ukierunkowane na wyeliminowanie stwierdzonej nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 133, 135, 381-395)

5. DDR na ul. Jaworzyńskiej – strona zachodnia, od ul. Żółkiewskiego do ul. Grabskiego, w okolicach umieszczonego znaku D-15 i słupka z sygnalizatorem, był miejscowo zwężony do szerokości 1,13 m, co było niezgodne z rozporządzeniem z dnia 2 marca 1999 r.

Zastępca Dyrektora ZDM wyjaśnił m.in., że Zarząd otrzymał drogę zrealizowaną przez Urząd Miasta Legnicy do eksploatacji po odbiorze końcowym.

NIK wskazuje, że ZDM jako zarządca drogi powinien podejmować działania ukierunkowane na spełnienie przez infrastrukturę pozostającą w jego gestii wymogów wynikających z przepisów prawa.

(akta kontroli tom I, str. 335-380, tom II, str. 133, 135, 381-395)

²¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm.

OCENA CZĄSTKOWA

Zarząd podejmował działania w zakresie utrzymania infrastruktury rowerowej. ZDM prowadził ewidencję dróg oraz przeprowadzał kontrole dróg (roczne i pięcioletnie), a także dokonywał objazdów dróg. Niemniej, stwierdzone przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego poddanych oględzinom elementów infrastruktury rowerowej mogły negatywnie wpływać na bezpieczeństwo, atrakcyjność i wygodę użytkownika infrastruktury rowerowej.

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:

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wniosek Podjęcie działań zapewniających wyeliminowanie nieprawidłowości dotyczących stanu infrastruktury rowerowej w Legnicy, z uwzględnieniem rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo oraz atrakcyjność i wygodę korzystania z tej infrastruktury.

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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

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

Wrocław, sierpnia 2022 r.

Kontroler
Maria Ossowska
Główny specjalista kontroli
państwowej

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

.....
podpis

.....
podpis