



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.008.02.2015

P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43

kin@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/034 - Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Witold Olczyk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97159 z dnia 28 sierpnia 2015 r. i nr 97184 z dnia 2 listopada 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2, 968-969)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk (dalej także: Urząd).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego. (dowód: akta kontroli str. 3-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli¹ Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: PRBRD lub Rada), której przewodniczy Marszałek Województwa Pomorskiego, w objętych kontrolą latach 2013-2015 (I poł.) prawidłowo wykonywała zadania w zakresie opracowywania i realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: brd) oraz kształtowania świadomości społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Nie monitorowano jednak realizacji założeń przyjętego programu brd (Gambit Pomorski 2020), czym naruszony został przepis art. 140h ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym², który nakładał na Radę obowiązek analizowania i oceny podejmowanych działań przewidzianych w programie brd.

NIK negatywnie natomiast ocenia wykonywanie przez Marszałka Województwa Pomorskiego zadań w zakresie czynności organizacyjno-technicznych dotyczących zarządzania ruchem na drogach. Obniżenie oceny wynika ze stwierdzenia w kontroli istotnych nieprawidłowości polegających na:

- niezgodności wprowadzonych i zatwierdzonych organizacji ruchu ze stanem faktycznym, czego skutkiem był brak możliwości sprawowania rzetelnego nadzoru, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem³;
- nierzetelnej realizacji planu kontroli w zakresie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, co naruszało przepisy § 12 ust. 5 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem;
- funkcjonowania niezatwierdzonych projektów organizacji ruchu w postaci decyzji dot. wprowadzania rozwiązań wnioskowanych przez różne zainteresowane podmioty (m.in. policję, społeczności lokalne) – stwierdzony stan nieprawidłowy

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

² Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm. (dalej także: prd).

³ Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729 (dalej: rozporządzenie dot. zarządzania ruchem).

- funkcjonował do sierpnia 2013 r., niemniej jednak niezatwierdzone projekty były nadal odniesieniem dla istniejących organizacji ruchu;
- zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego bez wszystkich wymaganych elementów lub sporządzanych w inny sposób niż przewidywały to przepisy w § 5 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem;
 - niewykonywania kontroli zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, o czym stanowi przepis § 12 ust. 3 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem.
- W ocenie NIK powyższe nieprawidłowości mogły wynikać z faktu, że Urząd nie był właściwie przygotowany pod względem organizacyjnym (niewystarczający stan zatrudnienia), do pełnego i rzetelnego wykonywania zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie zadań w zakresie opracowania i realizacji programów brd oraz kształtowania świadomości społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Zgodnie z treścią art. 140 g ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym powołana została Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która była inicjatorem i współorganizatorem kampanii społecznych, projektów edukacyjno-informacyjnych szkoleń z zakresu brd oraz opracowywała raporty bezpieczeństwa zawierające wielopłaszczyznowe analizy bezpieczeństwa, w tym obszaru bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Jej obsługę powierzono Pomorskiemu Ośrodkowi Ruchu Drogowego w Gdańsku (dalej PORD). W skład Rady wchodził m.in. Marszałek Województwa jako Przewodniczący, Wojewoda, Komendant Wojewódzkiej Policji, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego, Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, przedstawiciele: wojewódzkiego sztabu wojskowego, kuratora oświaty, zarządu województwa, zarządów powiatów, Zarządów Dróg i Zieleni w Gdyni, w Gdańsku i w Sopocie, Konwentu Gmin, burmistrzów i prezydentów, Komendanta Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej (dalej PSP), Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku (dalej ZDW), wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, zarządów dróg powiatowych, a także Politechniki Gdańskiej i Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Gdańsku. Skład Rady wyczerpywał wymogi określone w przepisie art. 140i ustawy Prawo o ruchu drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 7, 18, 23-24, 35, 38, 44-48)

1.2. W okresie objętym kontrolą w województwie pomorskim obowiązywały następujące programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: brd): 1) Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 (dalej: program brd, Gambit Pomorski 2020 lub WPBRD), 2) Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2015 (dalej: Program Realizacyjny), 3) Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2015 Aktualizacja (dalej: Program Realizacyjny Aktualizacja) oraz 4) Regionalny Program Strategiczny w zakresie Transportu „Mobilne Pomorze 2020”⁴, który w jednym z priorytetów (Priorytet 2.3. „Wspomaganie efektywności i wzrostu bezpieczeństwa sieci drogowej”) wskazywał na prowadzenie działań służących poprawie bezpieczeństwa na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 33-35, 38-137, 457-495)

⁴ Jedno z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, uchwalonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 września 2012 r – uchwała nr 458/XXII/12.

Celami ogólnymi określonymi w ww. programach brd było zmniejszenie do 2020 r. w porównaniu do 2010 r. liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50%, tj. do mniej niż 100 oraz zmniejszenie w tym samym okresie liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 40%, tj. do mniej niż 250. Jednym z priorytetów przy realizacji celów była ochrona pieszych. Nie wyszczególniano celów i priorytetów związanych z rowerzystami. Cele WPBRD były kompatybilne z celami określonymi w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (dalej NPBRD), przyjętym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej KRBRD). W treści programu GAMBIT Pomorski 2020 znalazły się odwołania nawiązujące wprost do NPBRD. W listopadzie 2014 r. PRBRD prezentowała w Sekretariacie KRBRD wyniki swojej działalności, w tym również WPBRD do 2020 r. dla Województwa Pomorskiego. Według informacji udzielonej przez Marszałka, KRBRD nie wniosła uwag do programu brd Województwa Pomorskiego, jednocześnie poinformowano, że Marszałek nie jest w posiadaniu żadnego pisemnego dokumentu potwierdzającego przedmiotowe konsultacje oraz protokołu ze spotkania w KRBRD.

(dowód: akta kontroli str. 49-137, 502, 1028)

1.3. PRBRD nie mogła analizować i oceniać poziomu realizacji zadań i celów określonych w WPBRD, ponieważ nie prowadzono zgodnego z programem brd monitoringu realizacji tych zadań. Analizy brd były prowadzone przez Radę jedynie w oparciu o dane przekazywane przez instytucje będące członkami Rady oraz na podstawie rocznych raportów brd, sporządzanych na zamówienie PRBRD. Nie stwierdzono analiz odnoszących się do brd rowerzystów. W programie brd dla województwa pomorskiego określono kierunki działań strategicznych, wśród których jednym z priorytetów była ochrona pieszych, a wszystkie działania zawarto w sześciu filarach: I Bezpieczne zachowanie uczestników ruchu, II Bezpieczna infrastruktura, III Bezpieczna prędkość, IV Bezpieczne pojazdy, V System ratownictwa i pomocy medycznej, VI System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. W zakresie niechronionych uczestników ruchu wskazane kierunki działań to kształtowanie bezpiecznych zachowań niechronionych uczestników ruchu (edukacja szkolna, kampanie społeczne) oraz w zadaniu „Bezpieczne drogi” – budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach wojewódzkich. W liście zadań – aktualizacja Programu Realizacyjnego na 2014-2015, w filarze „Bezpieczny człowiek”, nie stwierdzono zadań dotyczących bezpieczeństwa rowerzystów. Podstawowym celem stawianym w programie brd było zmniejszenie do 2020 r. w odniesieniu do 2010 r. liczby zabitych o 50% oraz ciężko rannych o 40%, a także dalekosiężna wizja tzw. „WIZJA ZERO” (podobnie jak w odnośnych dokumentach krajowych). Cel częściowy, tzw. „kamień milowy”, ustalony do osiągnięcia na koniec 2015 r. to nie więcej niż 150 ofiar śmiertelnych (spadek o 14% do 2013 r.) i ofiar ciężko rannych - co najwyżej 375 osób (spadek o 24% do 2013 r.). Dane za pierwsze półrocze 2015 r. wskazują, że odnośnie ofiar śmiertelnych (67 osób w pierwszej połowie roku) cel jest możliwy do osiągnięcia. Natomiast dane w zakresie rannych pokazują ogólną liczbę rannych, bez podziału na ciężko i lżej rannych, co nie pozwala ocenić możliwości realizacji celu (w uwagach poniżej odniesiono się do problemu właściwego monitorowania efektów działań prowadzonych w zakresie poprawy bezpieczeństwa).

Lata	Kategoria drogi	Wypadki ogółem	Zabici ogółem	Ranni ogółem	Wypadki z udziałem pieszych	Zabici piesi	Ranni piesi	Wypadki z udziałem rowerzystów	Zabici rowerzyści	Ranni rowerzyści
2011	Autostrady i drogi eksp.	41	3	69	4	2	3	0	0	0
	Pozostałe krajowe	567	75	733	102	21	86	48	4	45
	Wojewódzkie	777	69	1075	168	24	175	67	3	69
	Powiatowe	871	57	1059	264	17	265	88	1	91
	Gminne	335	15	416	142	7	161	60	0	63
	Razem:	2591	219	3352	680	71	690	263	8	268
2012	Autostrady i drogi eksp.	59	4	87	4	1	10	0	0	0
	Pozostałe krajowe	548	44	779	118	16	131	42	4	40
	Wojewódzkie	729	50	971	149	11	156	65	0	67
	Powiatowe	931	61	1164	301	15	336	113	5	114
	Gminne	419	15	482	171	5	183	87	0	100
	Razem:	2686	174	3483	743	48	816	307	9	321
2013	Autostrady i drogi eksp.	49	5	56	1	1	0	0	0	0
	Pozostałe krajowe	514	41	705	89	11	94	47	5	44
	Wojewódzkie	703	80	934	128	21	123	80	2	82
	Powiatowe	748	32	1008	202	8	214	93	2	91
	Gminne	318	7	356	135	4	143	68	0	72
	Razem:	2332	165	3059	555	45	574	288	9	289
2014	Autostrady i drogi eksp.	55	5	70	6	3	3	0	0	0
	Pozostałe krajowe	538	50	751	80	7	76	40	3	39
	Wojewódzkie	717	49	979	118	13	112	72	3	80
	Powiatowe	819	60	977	219	22	216	121	10	121
	Gminne	548	15	649	233	2	713	122	3	124
	Razem:	2677	179	3426	656	47	1120	355	19	364
2015 I poł.	Autostrady i drogi eksp.	11	0	14	1	1	0	0	0	0
	Pozostałe krajowe	230	16	310	40	3	37	24	0	24
	Wojewódzkie	304	24	395	69	5	82	35	3	41
	Powiatowe	368	23	466	86	2	89	46	3	44
	Gminne	231	4	255	91	1	90	38	0	40
	Razem:	1144	67	1440	287	12	298	143	6	149
Razem za lata 2011-2015 (I poł.)		11430	804	14760	2921	223	3498	1356	51	1391

(dowód: akta kontroli str.15-19, 49-137)

1.4. Podstawowym dokumentem analitycznym opracowywanym na zlecenie PRBRD były coroczne raporty bezpieczeństwa, które zawierały rozbudowaną ocenę i analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w podziale na uczestników ruchu (kierowcy, piesi, pasażerowie), wiek ofiar, sprawcy, przyczyny zdarzeń, pory dnia, tygodnia, miesiąca. Ranking zdarzeń był prowadzony w oparciu o podział na powiaty i gminy oraz wskaźniki ciężkości wypadków i ryzyka ich występowania. Zdarzenia w poszczególnych obszarach podzielono na stan krytyczny, niebezpieczny, zagrożony i względnie bezpieczny. Ponadto Sekretarz PRBRD otrzymywał okresowe sprawozdania od organów, których przedstawiciele byli członkami rady, dotyczące realizacji zadań zawartych w WPBRD do roku 2020 w województwie pomorskim. Także corocznie Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej (dalej: FRIL), na zlecenie PRBRD, aktualizowała bazę danych o zdarzeniach drogowych w podziale na dane ogólne i dane szczegółowe (baza jest dostępna na stronie internetowej FRIL, a dostęp do niej umożliwia również odnośnik na stronie internetowej PRBRD. Rada, mając na uwadze, że jednym z filarów WPBRD był system zarządzania brd, pozyskała materiały analityczne i badawcze opracowane przez KRBRD przy udziale Polskiej Fundacji Badań nad Zarządzaniem, które były materiałami szkoleniowymi pod nazwą „Systemowe zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego”.

(dowód: akta kontroli str. 20, 33-34, 42, 138-188, 445-450, 904-966)

1.5. Działalność PRBRD była finansowana wyłącznie środkami PORD: 2013 r. plan 270 tys. zł, realizacja 265 tys. zł; 2014 r. plan 160 tys. zł, realizacja 152 tys. zł; 2015 r. plan 160 tys. zł. W ramach posiadanych środków finansowych PRBRD prowadziła akcje medialne: „Koniec wakacji – początek roku szkolnego” i „Zima”, realizowane przy współpracy Dziennika Bałtyckiego oraz Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (2015 r.), Piknik Motoryzacyjny Moto Safety Day w latach 2013-2015 na molo w Sopocie (dofinansowanie przez PRBRD wyniosło odpowiednio: 2013 r. 20 tys. zł, 2014 r. 15 tys. zł, 2015 r. 15 tys. zł), konkurs „Osobowość Roku” (konkurs promujący ludzi i instytucje zajmujące się społecznie edukacją i promowaniem podstawowych zasad obowiązujących w ruchu drogowym), na który PRBRD poniosła wydatki w wysokości 7,3 tys. zł w 2013 r., 8,2 tys. zł w 2014 r., na 2015 r. zaplanowano 6,0 tys. zł. Poza wymienionymi, PRBRD współuczestniczyła i zatwierdzała działania dotyczące organizacji festynów, konkursów, zajęć i egzaminów na kartę rowerową prowadzone przez PORD w Gdańsku i WORD w Słupsku. Rada przeprowadziła warsztaty szkoleniowe dla służb powiatowych, z udziałem służb wojewódzkich (Policja, ZDW, Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, Inspektoratu Transportu Drogowego), na które łącznie przeznaczono w latach 2013-2015 kwotę 37,9 tys. zł. Udział w tych szkoleniach wzięło odpowiednio w poszczególnych latach: 2013 r. 15 osób, 2014 r. 43 osoby i 2015 r. 36 osób. PRBRD sfinansowała w 2013 r. szkolenie funkcjonariuszy Policji w zakresie doskonalenia techniki kierowania pojazdem (17,7 tys. zł) oraz w 2014 r. szkolenie inspektorów Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Drogowego w zakresie kontroli stanu trzeźwości kierujących (5 tys. zł). Inne przykładowe działania na rzecz poprawy brd to:

- akcja „Kieruj bez procentów” i warsztaty organizowane dla młodzieży ponadgimnazjalnej pod nazwą „Trzeźwa jazda” 2013 r. 100 spotkań i 2 004 uczestników, 2014 r. 160 spotkań i 3 339 uczestników;
- akcja wyposażenia uczniów klas 0-1 w elementy odblaskowe 18 933 szt.;
- akcja kamizelka dla przedszkolaka – 7 przedszkoli i 350 kamizelek odblaskowych.

Przedstawiciele PRBRD brali także udział w bezpłatnym (koszty pokrywała KRBRD) szkoleniu organizowanym przez KRBRD (9 osób). Sekretarz PRBRD brał także

udział w posiedzeniach MRBRD w Gdańsku (20 lutego 2014 r., 17 kwietnia 2014 r., 23 lutego 2015 r., 24 czerwca 2015 r. oraz w posiedzeniu rady powiatowej w Kwidzynie (26 września 2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 21, 38-43, 138-253, 255-353, 904-966)

PRBRD w okresie objętym kontrolą podjęła bezpośrednią współpracę z Warmińsko-Mazurską Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie. Przedmiotem współpracy było m.in. ustalenie priorytetów dla swoich programów, ich zbieżność pomiędzy sobą oraz kompatybilność z założeniami NPBRD. W województwie pomorskim działały: Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku (MRBRD w Gdańsku), Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Kwidzynie i w Człuchowie (w Człuchowie rada funkcjonowała do 2013 r., kiedy zakończyła swoją działalność po sporządzeniu opinii przez radcę prawnego w Starostwie Powiatowym o braku podstaw prawnych do jej dalszego funkcjonowania). Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego posiadała MRBRD w Gdańsku, tzw. GAMBIT Gdański. Treść programu była przedmiotem posiedzeń MRBRD w Gdańsku, w których brali udział przedstawiciele PRBRD, którzy wnieśli krótkie uwagi do przedmiotowego programu. GAMBIT Gdański był formułą lokalnego wdrażania WPBRD oraz NPBRD.

(dowód: akta kontroli str. 43, 503, 603-606, 1031-1034)

PRBRD przekazywała corocznie do KRBRD w terminach do końca stycznia danego roku sprawozdania z działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego podjętych w roku poprzednim w województwie pomorskim. W sprawozdaniach nie były wyszczególniane działania kierowane wyłącznie do pieszych i rowerzystów, ale wskazywane akcje dla szkół podstawowych i przedszkoli dotyczyły zachowań na drodze dla tych grup uczestników ruchu drogowego. Z wyjątkiem przekazywania rocznych sprawozdań dla KRBRD i jednego szkolenia, nie stwierdzono innych form współpracy pomiędzy PRBRD i KRBRD.

(dowód: akta kontroli str. 25-30, 446-456)

Ustalone
nieprawidłowości

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

PRBRD nie monitorowała realizacji założeń programu brd, czym naruszony został przepis art. 140h ust. 2 pkt 8 prd, który nakładał na Radę obowiązek analizowania i oceny podejmowanych działań przewidzianych w programie brd. Nie został powołany Zespół Monitorujący (ZM) w składzie 3-5 osób (według założeń programu), którego zadaniem miało być raportowanie dla PRBRD w okresach nie dłuższych niż 6 miesięcy, o osiągniętych poziomach wskaźników i realizacji celów zakładanych na poszczególne lata. Prowadzi to również do wniosku, że sprawozdania przekazywane do KRBRD były niepełne w zakresie analizy poziomu realizacji WPBRD. Zaniechanie prowadzenia monitoringu było również niezgodne z wytycznymi NPBRD dotyczącymi rzetelnej oceny realizacji Programu. Zastępca Sekretarza Województwa zastępca Dyrektora Generalnego Urzędu Marszałkowskiego wyjaśniła, że ZM nie został powołany w związku z brakiem środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 49-137, 1016, 1019-1020)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. Zdaniem NIK, zasadnym byłoby włączanie materiałów analitycznych dot. liniowego rozkładu wypadków, ich przyczyn oraz zaleceń w zakresie poprawy brd, z raportu brd sporządzanego na potrzeby ZDW do rocznych raportów brd sporządzanych na potrzeby PRBRD, tym bardziej, że przedstawiciele ZDW wchodzi w skład PRBRD. PRBRD prowadziła analizy poziomu bezpieczeństwa na terenie województwa pomorskiego, w szczególności w formie rocznych Raportów Bezpieczeństwa, opartych przede wszystkim na statystykach

policyjnych, ponieważ jak wskazano powyżej, nie były sporządzane raporty przez ZM wdrażania Gambitu Pomorskiego 2020. Prowadzono analizy w przedmiotowych raportach w ujęciu obszarowym (powiatami, rejonami dróg), natomiast nie prowadzono analiz liniowych (w ujęciu liczby i jakości zdarzeń i ich przyczyn na poszczególnych kategoriach dróg), co w ocenie NIK nie odzwierciedlało sytuacji na drogach wojewódzkich, dla których Marszałek jest organem właściwym w zakresie zarządzania i utrzymania.

(dowód: akta kontroli str. 33-34, 1017, 1027-1030)

2. W ocenie NIK, zasadną byłaby analiza zwiększenia i zintensyfikowania środków uspokajających ruch w zidentyfikowanych „czarnych punktach”, powtarzających się w analizach brd na terenie województwa, łącznie z posilkowaniem się rozwiązaniami będącymi w posiadaniu GDDKiA, Policji i ITD, których przedstawiciele biorą udział zarówno w pracach PRBRD, jak i KRBRD.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność przeprowadzonej przez Marszałka Województwa Pomorskiego PRBRD w zbadanym zakresie.

2. Wykonywanie zadań w zakresie czynności organizacyjno-technicznych dotyczących zarządzania ruchem na drogach

Opis stanu faktycznego

2.1. Marszałek Województwa Pomorskiego zarządzał 68 DW o łącznej długości 1 729,2 km (stan na dzień 1 grudnia 2013 r.). Zadania podlegające kontroli dot. zarządzania ruchem na drogach zostały przypisane do Departamentu Infrastruktury (dalej: DIF), zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Zarządzanie drogami w województwie pomorskim zostało powierzone ZDW⁵, a zarządzanie ruchem było wykonywane przez DIF. W ZDW jak i w DIF nie wyodrębniono wydziału, zespołu bądź pełnomocnika, który w szczególności zajmowałby się organizacją ruchu rowerowego i pieszego. Chodniki i drogi rowerowe, według wyjaśnień Sekretarza Województwa Dyrektora Generalnego Urzędu, jako element inwestycji o charakterze rozbudowy odcinków dróg były obowiązkowym przedmiotem prowadzenia konsultacji społecznych przez wykonawców projektów wylanianych przez ZDW w trakcie procesów inwestycyjnych. Po tego typu konsultacjach wykonawca projektu winien ustosunkować się do poszczególnych uwag i sugestii. Samorząd województwa pomorskiego był inspiratorem i koordynatorem przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiśłana Trasa Rowerowa”. Projekt zakładał wykonanie dwóch tras rowerowych prowadzących w korytarzach sieci międzynarodowej Euro Velo: wzdłuż Bałtyku (EV10) i wzdłuż Wisły (EV9). Według informacji Sekretarza Województwa, w toku prac nad dokumentacją przygotowawczą do realizacji przedsięwzięcia, pracownicy Departamentu Turystyki i Promocji Urzędu odbywali spotkania konsultacyjne z przedstawicielami organizacji rowerowych Pomorza.

(dowód: akta kontroli str. 9-14, 503-512, 607-630, 655-656, 876-877)

2.2. W DIF utworzono komórkę organizacyjną – Referat Drogownictwa, w skład którego wchodził Zespół ds. dróg oraz Zespół ds. inżynierii ruchu. Pracami Referatu Drogownictwa kierował Kierownik, a zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich zostały przypisane i ujęte w zakresie obowiązków trzech pracowników Zespołu ds. inżynierii ruchu. Pracownicy ci posiadali wykształcenie kierunkowe uzyskane na Politechnice Gdańskiej i Koszalińskiej, Wydziału

⁵ Uchwała nr 39/IV/99 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 1 lutego 1999 r. w sprawie powołania Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku i nadania statutu.

Budownictwa Lądowego, Budownictwa i Inżynierii Środowiska, przy czym dwoje posiadało uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, a jedna dodatkowo uprawnienia audytora brd. Większość zadań wykonywanych w Zespole ds. inżynierii ruchu była przypisana wszystkim trzem pracownikom, co oznacza, że wykonywali oni zadania bez szczegółowego podziału kompetencji. Z wyjaśnień udzielonych przez Kierownika Referatu Drogownictwa wynika, że przez kilka miesięcy 2014 r. zespół liczył dwoje pracowników, w związku z długotrwałą absencją chorobową jednej pracownicy. Ponadto, w celu dobrego przygotowania się do absorpcji środków pomocowych z Unii Europejskiej dla zadań ujętych w Regionalnym Programie Strategicznym, począwszy od 2013 r. przystąpiono do realizacji kilkunastu dokumentacji projektowych dla inwestycji strategicznych ujętych w ww. programie o łącznej długości ponad 300 km. W pracach tych konieczne było uczestnictwo pracowników Zespołu ds. inżynierii ruchu. Przedstawione w dalszej części wystąpienia nieprawidłowości w wykonywaniu części zadań z zakresu zarządzania ruchem wskazują, że stan zatrudnienia nie gwarantował prawidłowej realizacji zadań organu zarządzającego ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 502-512, 621-622, 655-656)

2.3. Urząd nie opracował własnych standardów technicznych jako podstawy działań w zakresie wdrożenia polityki rowerowej. Według wyjaśnień Sekretarza Województwa, podstawą sporządzania dokumentacji projektowej dotyczącej inwestycji drogowych były opracowywane opinie w zgodzie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁶. Natomiast poprawność poszczególnych rozwiązań projektowych sprawdzana była przez inwestora, tj. ZDW, m.in. poprzez zlecenie opracowania dla części projektów odrębnej weryfikującej dokumentacji projektowej lub zweryfikowanie jej przez DIF. DIF jako komórka wyznaczona do opracowywania i zatwierdzania organizacji ruchu na drogach wojewódzkich nie opracowywał specjalnych procedur w tym zakresie. Dyrektor DIF wyjaśnił, że zadania były realizowane zgodnie z §§ 3, 5, 6, 7, 8 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem⁷. Na 33 badane projekty organizacji ruchu, dla 11 odcinków DW, które były zatwierdzane w okresie objętym kontrolą, w siedmiu przypadkach zgłaszano uwagi do projektów oraz, w trzech przypadkach, odsyłano projekt do wprowadzenia zmian. W badanym zakresie nie stwierdzono odrzucenia projektów w całości.

(dowód: akta kontroli str. 503-505, 621-657, 840, 856-864)

2.4. Marszałek, jako organ zarządzający ruchem na DW, prowadził w DIF Ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, zgodnie z przepisem § 9 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem. Ewidencja zawierała w 2013 r. łącznie 466 czasowych i stałych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego, w 2014 r. 512, a w I połowie 2015 r. 350. Projekty stałych organizacji ruchu w przypadku zmiany organizacji były przechowywane nie krócej niż dwa lata.

(dowód: akta kontroli str. 657-811)

2.5. Około 36% długości (ok. 614 km) DW w województwie pomorskim nie posiadało zatwierdzonej stałej organizacji ruchu drogowego. Według wyjaśnień Dyrektora DIF „drogi nie posiadające zatwierdzonych stałych organizacji ruchu to przede wszystkim odcinki istniejące, na których nie dokonywano zmiany organizacji ruchu i dla których obowiązek jej posiadania nie zachodzi”. Długość ścieżek rowerowych przy DW wynosiła 107,7 km, a długość chodników dla pieszych 426,6 km. Ścieżki rowerowe przy DW powstawały w ostatnich kilku latach, a ich lokalizacje były objęte

⁶ Dz.U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 ze zm.

⁷ Patrz przypis nr 2 na str. 2.

zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. DIF nie dysponował natomiast statystyką odnośnie długości lub powierzchni chodników dla pieszych, na których obowiązują zatwierdzone organizacje ruchu. W przypadku chodników dla pieszych, analiza wszystkich dokumentów w tym zakresie wymagałaby – zdaniem ZDW – dużego nakładu czasu i pracochłonności.

(dowód: akta kontroli str. 9-14, 503-512, 621-630, 876-877)

2.6. i 2.7. Poddane badaniu 11 odcinków wybranych 10 DW, posiadało łącznie 90 zatwierdzonych organizacji ruchu drogowego, w tym również projekty sprzed 2013 r. Tylko w przypadku trzech zatwierdzonych organizacji ruchu nie wystąpiły żadne niedociągnięcia, co oznacza, że blisko 97% zatwierdzonych organizacji było w mniejszym lub większym stopniu wadliwych w stosunku do wymogów stawianych w rozporządzeniu dot. zarządzania ruchem. Łączna długość odcinków DW poddanych oględzinom wyniosła 158,6 km, co stanowiło 9,2% długości wszystkich DW zarządzanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego (1 729,2 km wg stanu na 1 grudnia 2013 r.). Separacja ruchu pieszo-rowerowego (z wyjątkiem chodników przy ulicach w miejscowościach przy DW) występowała na łącznej długości 21,1 km, co stanowiło 19,6% długości wszystkich odcinków DW z separacją ruchu rowerowego (107,7 km) oraz 13,3% długości odcinków DW poddanych oględzinom.

(dowód: akta kontroli str. 9-14, 631-650, 840-855)

2.8. Przeprowadzone oględziny na wytypowanych odcinkach DW wykazały szereg różnic pomiędzy stanem przewidzianym zatwierdzonymi organizacjami ruchu, a stwierdzonym stanem rzeczywistym. Rozbieżności w zakresie oznakowania wymieniono w ustalonych nieprawidłowościach poniżej. Stwierdzono odcinki DW bez oznakowania poziomego lub z oznakowaniem niepełnym (np. całkowity brak linii segregacyjnych lub brak tylko linii krawędziowych) albo w stanie znacznego ich zużycia. Problem ten był również podkreślany w zaleceniach pokontrolnych wydanych w 2013 r. przez Pomorski Urząd Wojewódzki. W wyjaśnieniach udzielonych przez Kierownika Referatu Drogowego w DIF podano, że: „zakres linii segregacyjnych i krawędziowych jest powiązany z szerokością jezdni (...) w przypadku dróg wojewódzkich o szerokości jezdni mniejszej niż 6,0 m, zgodnie z obowiązującymi przepisami, o zakresie stosowania oznakowania decyduje organ zarządzający ruchem. W przypadku dróg przebudowanych i posiadających zatwierdzone projekty organizacji ruchu (...) dopuszczano zastosowanie linii krawędziowych wyłącznie w miejscach niebezpiecznych, wprowadzano linie segregacyjne na jezdniach o szerokości od 5,8 do 6 m (...)”. Według dalszych wyjaśnień, na odcinkach nieposiadających zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zalecenia dotyczące wykonywania przedmiotowych linii nie były formułowane, ponieważ decyzja o ich wykonaniu wymagała znajomości geometrii drogi (np. szerokości jezdni), także na nieprzebudowanych odcinkach dróg występujące nierówności krawędzi utrudniały lub uniemożliwiały wyznaczenie linii krawędziowych. Dodatkowo wyjaśniono, że odtwarzanie oznakowania poziomego odbywa się na zlecenie ZDW jednokrotnie w ciągu roku, po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 882-883, 1018, 1026)

2.9. W DIF, na podstawie treści § 12 ust. 5 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem, były sporządzane w układzie rocznym plany objazdów kontrolnych DW. Wykonywanie kontrolnych przeglądów dróg należało do obowiązków każdego pracownika Zespołu ds. inżynierii ruchu, co było wpisane do ich zakresów obowiązków. Poszczególni pracownicy nie mieli przypisanych konkretnych dróg. Prowadzono także książkę „Przeglądy dróg”, w której zgodnie z chronologią sporządzanych sprawozdań z objazdów kontrolnych dokonywano stosownych

wpisów, a sprawozdania dołączano do dokumentacji odpowiednich DW. Sprawozdania przekazywano także do ZDW, z zaleceniami usunięcia nieprawidłowości w zakresie stwierdzonych rozbieżności pomiędzy obowiązującą organizacją ruchu, a stanem faktycznym. Począwszy od 2013 r. ZDW raportował na koniec każdego miesiąca realizację wniosków oraz zaleceń zawartych w sprawozdaniach⁸. Nie istniała w DIF żadna specjalna procedura przeprowadzania kontroli sześciomiesięcznych w zakresie prawidłowości oznakowania DW. Natomiast uregulowano w postaci protokołu ustaleń formę realizacji zaleceń z powyższych kontroli, o czym mowa w przepisie 9.

(dowód: akta kontroli str. 559-602, 655-656)

2.10 i 2.11. Podstawowymi dokumentami analitycznymi były dla Marszałka roczne raporty brd sporządzane dla PRBRD oraz sporządzany na potrzeby ZDW raport o stanie brd w kontekście utrzymania sieci dróg wojewódzkich (aktualizowany co rok z danymi od 1999 r.), który swoim zakresem obejmował analizy dotyczące zdarzeń drogowych, które miały miejsce w ciągu dróg wojewódzkich. Ponadto, w 2015 r. na zamówienie ZDW zostały opracowane dwie analizy ruchu drogowego: „Analiza konieczności zastosowania sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściach dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 przy ZSiO w Kartuzach” oraz „Analiza możliwości i zakres działania zmieniające istniejącą organizację ruchu poprawiających bezpieczeństwo z określeniem ewentualnych szacunkowych kosztów przebudowy i określenia realnych możliwości przeprowadzenia robót drogowych na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 224 z drogą powiatową w m. Kiełpino” (analizy te były również wykorzystywane przez DIF przy analizowaniu projektów zmian organizacji ruchu drogowego oraz prawidłowości zatwierdzonych organizacji ruchu). Według informacji udzielonych przez Dyrektora DIF, także wszystkie nowe projekty modernizacji DW wspierane finansowo ze środków unijnych w ramach RPO muszą w dokumentacji zawierać analizy bezpieczeństwa ruchu i są one elementem sporządzanej dokumentacji.

(dowód: akta kontroli str. 513-558, 655, 1027-1030)

2.12. W okresie objętym kontrolą do Urzędu wpłynęło 20 skarg związanych z drogownictwem, w tym pięć zawierających elementy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie skargi i wnioski zgodnie z obowiązującym Regulaminem Organizacyjnym Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego⁹ były zarejestrowane w rejestrze skarg i wniosków oraz były rozpatrywane zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego¹⁰ oraz według obowiązującej w Urzędzie procedury rozpatrywania skarg i wniosków. Przykładowe działania jakie podejmowano to wystąpienia do ZDW o uzupełnienie oznakowania, zaplanowanie wybudowania wyspy dla pieszych na osi jezdni, wskazywanie organów właściwych do rozpatrzenia danej sprawy, poinformowanie o stanie realizacji budowy chodnika dla pieszych, uzgodnienie z organem innej jednostki samorządu terytorialnego wspólnego wyremontowania chodnika, wystąpienie o zwiększenie budżetu dla ZDW na pokrycie kosztów remontów cząstkowych nawierzchni dróg.

(dowód: akta kontroli str. 505, 815-839, 967, 1012-1014)

W 2013 r. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku przeprowadził w Urzędzie kontrolę „Działania organów administracji publicznej na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym”, o zakresie przedmiotowym: „Dokonanie oceny organizacji ruchu drogowego w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami

⁸ Taki tryb postępowania ustalono na spotkaniu DIF i ZDW w dniu 18 stycznia 2013 roku wraz z ustaleniem grup hierarchii zaleceń: A – ważne (1 tydzień na realizację); B – średnio ważne (1 miesiąc na realizację) i C – mniej ważne (6 miesięcy na realizację).

⁹ Uchwała nr 83/16/11 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 27 stycznia 2011 roku w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego ze zm.

¹⁰ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.).

- brak nazwiska i/lub podpisu projektanta w czterech projektach;
- brak zawiadomienia na siedem dni przed wprowadzeniem organizacji w 69 projektach;
- brak kontroli nowej organizacji ruchu w ciągu 14 dni od jej wdrożenia w 76 projektach.

Brak ww. elementów w projektach organizacji ruchu stanowi naruszenie przepisów § 5 ust. 1 i § 12 ust. 1 i 3 rozporządzenia dot. zarządzania ruchem.

Dyrektor DIF odpowiedzialny za zatwierdzanie projektów organizacji ruchu wyjaśnił:

- „w przypadku złożenia podpisu przez projektanta na pierwszej stronie projektu, pod opisem lub na planie sytuacyjnym, nie wymagano złożenia podpisu na rysunku (...). Zdaniem DIF projekt zawierający podpis projektanta na pierwszej stronie, pod opisem lub na planie sytuacyjnym wyczerpuje znamiona projektu zawierającego podpis projektanta”;
- „brak skali planu orientacyjnego: w dobie mediów elektronicznych materiał do sporządzania planu orientacyjnego często pochodzi z różnego typu źródeł rozpowszechniających różnego typu mapy (...) rzeczywistej skali sporządzonego rysunku jest bardzo trudne, a najczęściej niemożliwe (...). Biorąc to pod uwagę nie egzekwowano od projektantów wymogu podawania skali na planie orientacyjnym”;
- „(...) w przypadku, gdy parametry geometryczne oraz charakterystyka ruchu nie miały wpływu na projektowaną organizację ruchu nie egzekwowano od projektantów tych elementów projektu organizacji ruchu”;
- „(...) termin wprowadzenia organizacji ruchu, często zawarty jest we wniosku o zatwierdzenie organizacji ruchu. Przy braku jakiejkolwiek informacji termin wprowadzenia organizacji ruchu ustalany był z projektantem lub inwestorem, co w efekcie prowadziło do uzyskania wymaganej przez rozporządzenie informacji”;
- „(...) organ zarządzający ruchem nie ma wpływu na działania jednostki wprowadzającej organizację ruchu (poza umieszczeniem ww. zapisu w zatwierdzeniu) i nie dysponuje żadnymi narzędziami mogącymi wyegzekwować ten obowiązek”;
- „(...) w przypadku braku zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1, dokonanie kontroli w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu z powodów oczywistych nie jest możliwe. W pojedynczych przypadkach nieprzeprowadzenia w ciągu 14 dni kontroli wprowadzonej organizacji ruchu, pomimo zawiadomienia o jej wprowadzeniu przez jednostkę wprowadzającą, kontrole takie wykonywane są podczas kontroli przeprowadzanych w oparciu o § 12 ust. 5 rozporządzenia”.

(dowód: akta kontroli str. 840-873, 972-973)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. Zdaniem NIK, w świetle powyższych ustaleń oraz składanych przez przedstawicieli DIF wyjaśnień, w tym podkreślenia zwiększenia zadań do wykonania w Zespole ds. inżynierii ruchu związanych z realizacją projektów inwestycyjnych z RPO na perspektywę unijną 2014-2020, jednostka kontrolowana nie była właściwie przygotowana pod względem organizacyjnym (niewystarczający stan zatrudnienia), do pełnego i rzetelnego wykonywania zadań z zakresu inżynierii ruchu drogowego.
2. NIK zwraca uwagę, że struktury odpowiedzialne za kontrolę prawidłowego oznakowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zbyt małą wagę przywiązywały do oznakowania poziomego dróg, w szczególności linii segregacyjnych i krawędziowych. Przedstawione analizy brd sporządzane na rzecz ZDW,

w zaleceniach wskazywały jako przyczynę powstawania zagrożeń na DW, brak lub zatarcie tych oznakowań. Odnowienie tych oznakowań tylko jeden raz w roku należy uznać za niewystarczające. Wskazuje na to gradacja dotycząca zaleceń usuwania stwierdzonych podczas kontroli sześciomiesięcznych braków w oznakowaniu. Przewidziano tam najdłuższy okres dla usunięcia nieprawidłowości – 6 miesięcy dla statusu C. W żadnym z przedstawionych kontrolerowi sprawozdaniach z jazd kontrolnych nie znalazły się uwagi dot. oznakowania poziomego. Działo się tak, pomimo że zarówno w kontroli przeprowadzonej przez Pomorski Urząd Wojewódzki, jak również w przedstawionym raporcie bezpieczeństwa sporządzonym dla ZDW, problem ten występował wielokrotnie. NIK wyraża pogląd, że w obecnym stanie prawnym możliwe jest zabezpieczenie w umowach dot. uzupełniania oznakowania poziomego w zakresie linii segregacyjnych i krawędziowych, formy realizacji zamówień w trybie ciągłym, co zagwarantuje uzupełnianie tego oznakowania w ciągu całego roku, zgodnie ze stwierdzanymi potrzebami w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 880-897, 1026, 1030 - płyta DVD brd dla ZDW)

3. W opinii NIK wdrożenie wewnętrznych procedur w zakresie opracowywania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu pozwoliłoby uporządkować działania jednostki w tym zakresie.
4. Liniowe analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności powinny być przeprowadzane przez organ zarządzający ruchem cyklicznie na całej zarządzanej sieci dróg.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹¹, wnosi o:

1. Zapewnienie zgodności wprowadzonych organizacji ruchu względem zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.
2. Rzetelne realizowanie planu kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w odstępach czasu przewidzianych przepisami prawa w tym zakresie.
3. Podjęcie działań zmierzających do stworzenia dokumentacji dotyczącej wprowadzenia organizacji ruchu drogowego na wszystkich zarządzanych przez Marszałka drogach, w sposób zapewniający jej kompletność i zgodność ze stanem faktycznym.
4. Zorganizowanie pracy Urzędu w sposób zapewniający prawidłową realizację wszystkich zadań organu zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich.
5. Wdrożenie realizacji działań przewidzianych w programie Gambit Pomorski 2020 i programach realizacyjnych w zakresie monitorowania realizacji zadań i celów określonych w tym programie.
6. Wznowienie i zintensyfikowanie działań mających na celu stworzenie bazy danych oznakowania dróg wojewódzkich, co było przedmiotem ustaleń pomiędzy DIF i ZDW w dniu 13 stycznia 2013 r.

¹¹ Dz.U. z 2015 r., poz. 1096.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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, dnia 14 grudnia 2015 r.

Kontroler
Witold Olczyk
specjalista kp.

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan

.....
podpis

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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, dnia grudnia 2015 r.

Kontroler
Witold Olczyk
specjalista kp.



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan



.....
podpis

