



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.017.05.2015
P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku
ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok
T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33
lbi@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/034 – Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku
Kontroler	Paweł Tołwiński – starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96777 z dnia 18 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem, ul. 1 Maja 8, 18-200 Wysokie Mazowieckie (dalej: „ZDP”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Edward Roszkowski – Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem ¹ (dowód: akta kontroli str. 3-4)

II. Ocena kontrolowanej działalności²

Ocena ogólna

Podejmowane przez ZDP w latach 2013–2015 (I półrocze) działania w zakresie dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb zapewniania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w niewielkim stopniu realizowane były pod kątem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. W opracowywanych planach inwestycyjnych ujmowano zadania, które jedynie w niektórych przypadkach zakładały (na części drogi objętych inwestycją) budowę infrastruktury separującej ruch rowerowy i samochodowy. W wyniku realizacji zaplanowanych inwestycji wybudowano lub przebudowano 27,76 km dróg (4,7%), wzdłuż których powstało 5,917 km chodników i tylko 0,773 km ścieżek rowerowych. W rezultacie na koniec I połowy 2015 roku infrastruktura separująca ruch rowerowy od samochodowego występowała jedynie na 1 z 594 km dróg powiatowych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły realizacji zadań związanych z zarządzaniem siecią dróg powiatowych, w tym:

- niezgodności zrealizowanych inwestycji drogowych z opracowanymi dla nich projektami budowlanymi, w tym w zakresie dotyczącym infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów,
- niedostosowania istniejącej infrastruktury drogowej z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów do wymogów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie³,
- niewywiązywania się z obowiązku terminowego informowania organu zarządzającego ruchem o dacie wprowadzenia nowej organizacji ruchu,
- braków w istniejącej organizacji ruchu w stosunku do projektów stałej organizacji ruchu opracowanych i zatwierdzonych dla danych odcinków dróg,
- stwierdzonego w trakcie oględzin złego stanu technicznego infrastruktury drogowej, mającego wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego,
- niewłaściwego sklasyfikowania dróg, które nie odpowiadały parametrom określonym w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla dróg.

¹ Pełniący funkcję od 31 sierpnia 2004 r.

² 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.

³ Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 ze zm. Rozporządzenie zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla dróg”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. Przedmiot i zakres działania ZDP określone zostały w Statucie⁴ w którym wskazano, że należą do nich m.in:

- planowanie, budowa, modernizacja, utrzymanie, organizacja i zarządzanie ruchem, ochrona dróg powiatowych oraz obiektów inżynierskich położonych w granicach administracyjnych Powiatu Wysokomazowieckiego,
- wykonywanie funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych, a w szczególności: utrzymanie sieci drogowej i obiektów inżynierskich, ewidencja dróg, obiektów inżynierskich i urządzeń znajdujących się w pasie drogowym, organizacja i zarządzanie ruchem, przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i obiektów inżynierskich oraz wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających, opracowywanie planów finansowych budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg oraz urządzeń i obiektów inżynierskich.

Analiza Statutu oraz Regulaminu organizacyjnego ZDP wykazała, że uwzględniono w nich wszystkie zadania zarządcy drogi określone w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵. Zadania te przypisano poszczególnym pracownikom oraz sekcjom i stanowiskom odpowiedzialnym za zarządzanie siecią drogową.

(dowód: akta kontroli str. 6-23)

2. W kolejnych z lat 2011–2015 (I półrocze) w ZDP zatrudnionych było 33, 33, 32, 33 i 38 pracowników, w tym: jeden z uprawnieniami budowlanymi o specjalizacji drogowej – projektowanie, czterech z uprawnieniami budowlanymi o specjalizacji drogowej – nadzór i kierowanie robotami budowlanymi. Stan liczbowy i kwalifikacje osób zatrudnionych umożliwiały realizację zadań należących do zarządcy dróg. W ww. okresie ZDP nie zatrudniał pracowników z ukończonymi szkoleniami (kursami) obejmującymi problematykę aplikowania o środki z funduszy pomocowych UE. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora ZDP, *„nie występowało do Starosty Wysokomazowieckiego o skierowanie pracowników ZDP na szkolenia obejmujące problematykę aplikowania o środki z funduszy pomocowych UE ze względu na bardzo ograniczone możliwości ich pozyskiwania na drogi powiatowe, a także możliwości kadrowe.”*

(dowód: akta kontroli str. 24-28, 138, 168-169)

3. ZDP nie opracowywał w latach 2013–2015 (I półrocze) projektów planów rozwoju sieci drogowej, o których mowa w art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych. W okresie tym realizowano, sporządzony 24 maja 2002 r., długoterminowy program poprawy sieci drogowej na lata 2000–2015 (dalej: „Program”), stanowiący element Strategii Rozwoju Powiatu Wysokomazowieckiego (dalej: „Strategia”). W programie tym nie określono zamierzeń w zakresie budowy drogowych rozwiązań infrastrukturalnych uwzględniających potrzeby bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Wskazano jedynie nr i nazwy dróg, długość odcinków oraz rok, w którym planowane były roboty z zakresu budowy i modernizacji. ZDP na bieżąco dokonywał uzgodnień lub przedstawiał swoje uwagi organom właściwym do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania w przypadkach, w których zwróciły się z takim wnioskiem. W okresie objętym kontrolą wpłynęły 24 wnioski o uzgodnienie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dla obszarów położonych na terenie Powiatu Wysokomazowieckiego), z których 22 uzgodniono bez uwag, a w pozostałych dwóch przypadkach uzgodniono częściowo.

(dowód: akta kontroli str. 29-41, 160-161)

4. W ramach prac związanych z opracowywaniem przez ZDP Programu nie odnoszono się do bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, nie dokonano oceny wpływu planowanych dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz nie przeprowadzono audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora, w planie rozwoju sieci drogowej nie odnoszono się do zagadnień związanych z bezpieczeństwem pieszych i rowerzystów, gdyż:

⁴ Statut Zarządu Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem przyjęty uchwałą nr XXVII/232/06 Rady Powiatu Wysokomazowieckiego z dnia 30 czerwca 2006 r.

⁵ Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.

„opracowując długoterminowy program poprawy sieci drogowej brano pod uwagę całościową przebudowę dróg, a w tym czasie ze względu na bardzo duże potrzeby skupiono się głównie na poprawie stanu nawierzchni jezdni. W trakcie opracowywania dokumentacji projektowych brano również pod uwagę bezpieczeństwo pieszych, czego przykładem jest wykonanie chodników i wjazdów na ul. Szpitalnej i ul. Ludowej w 1999 roku, przebudowa ul. Kuczyńskiej w Ciechanowcu w 2000 roku. Ścieżki rowerowe w znacznej części wymagają pozyskania terenu, a to wiąże się ze znacznymi kosztami. W ostatnich latach przy znacznym wzroście ruchu rowerowego, przy opracowywaniu dokumentacji projektowych rozważane są potrzeby oraz możliwości wykonania ścieżek rowerowych bądź ciągów pieszo-rowerowych”. Ponadto przy opracowywaniu Programu nie występowało o stanowisko społeczności lokalnej lub organizacji pozarządowych dotyczące planowanych lokalizacji i zakresu przedsięwzięć infrastruktury służącej zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że Strategia, której Program był elementem „była przesyłana do konsultacji do każdej z gmin i innych instytucji. Komitet Koordynacyjny powołany do opracowywania strategii rozwoju Powiatu Wysokomazowieckiego składał się z osób reprezentujących i znających potrzeby powiatu.”

(dowód: akta kontroli str. 25-29)

5. ZDP w latach 2013–2015 (I półrocze) przygotowywał roczne plany rzeczowo-finansowe dotyczące budowy, przebudowy, remontu i bieżącego utrzymania dróg. Planowana wysokość potrzeb na wydatki w tym zakresie w kolejnych z tych lat została określona na poziomie: 36.980,0 tys. zł, 24.138,1 tys. zł i 18.141,9 tys. zł, natomiast kwoty faktycznie poniesionych wydatków wyniosły: 15.396,6 tys. zł, 15.603,8 tys. zł, 1.857,9 tys. zł. W planach tych nie wyodrębniano kwoty wydatków na infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów. Określano natomiast: nazwę projektu, rok rozpoczęcia i zakończenia jego realizacji, wartość projektu ogółem oraz wysokość środków finansowych na jego realizację, ze wskazaniem źródła pochodzenia środków.

(dowód: akta kontroli str. 30-41, 44, 47-49, 170-176, 184-194)

6. W latach 2011–2015 (I półrocze) długość ścieżek rowerowych, którymi zarządzał ZDP uległa zwiększeniu z 0,233 km w latach 2011–2013 do 0,982 km w latach 2014–2015 (I półrocze). Ponadto w 2014 roku wybudowano ciąg pieszo-rowerowy o długości 0,024 km. Szczegółowe dane dotyczące infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I połowa)
Drogi dla rowerów (ścieżki rowerowe) (km)	0,233	0,233	0,233	0,982	0,982
Pasy ruchu dla rowerów (km)	0	0	0	0	0
Chodniki (km)	52,047	52,424	54,254	54,828	54,828
Pobocza (km)	4,562	5,45	5,904	8,295	8,86
- bitumiczne	1,354	1,354	1,619	3,046	3,046
- betonowe	3,208	4,096	4,284	5,249	5,814
Przejazdy dla rowerzystów (szt.)	3	3	3	8	8
Przejścia dla pieszych (szt.)	120	120	126	131	131
Śluzy dla rowerów (szt.)	0	0	0	0	0
Kładki dla pieszych/rowerzystów (szt.)	0	0	0	0	0
Tunele dla pieszych/rowerzystów (szt.)	0	0	0	0	0
Wyspy azylu dla pieszych (szt.)	11	11	11	11	11
Sygnalizacje świetlne (szt.)	0	0	0	0	0
Inne elementy infrastruktury:					
Ciąg pieszo-rowerowy (km)	0	0	0	0,024	0,024

(dowód: akta kontroli str. 42)

Długość zarządzanej przez ZDP sieci drogowej na przestrzeni lat 2011–2015 (I połowa) nie uległa zmianie i wynosiła 594,06 km. Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawia tabela:

Wyszczególnienie	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I połowa)
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez dróg ekspresowych i autostrad (w km)	594,06	594,06	594,06	594,06	594,06
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez stref uspokojonego ruchu oraz dróg ekspresowych i autostrad (w km)	594,06	594,06	594,06	594,06	594,06
Łączna długość sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy	0,233	0,233	0,233	1,006	1,006

(dowód: akta kontroli str. 43, 52-56)

7. ZDP w latach 2013–2015 (I półrocze) określała potrzeby w zakresie rzeczowym i finansowym dotyczące utrzymania, remontów i rozwoju infrastruktury drogowej. Potrzeby te – jak wskazała Zastępca Dyrektora – ustalano na podstawie kosztów robót z lat ubiegłych i kosztorysów inwestorskich, natomiast koszt utrzymania dróg szacowano na podstawie kosztów poniesionych w roku poprzednim, uwzględniając wzrost cen towarów i usług, przy czym w odniesieniu do kosztów zimowego utrzymania dróg brano pod uwagę ewentualne ich zwiększenie wynikające z warunków pogodowych.

Szczegółowe dane dotyczące rocznych planów rzeczowo-finansowych finansowania infrastruktury drogowej ogółem przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej (w tys. zł)			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej (w tys. zł)			Wykonanie planu (w tys. zł)		
	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I połowa)
Bieżące utrzymanie	3072,4	3281,4	3474,3	3155,4	3175,0	3106,0	3006,7	2998,8	1701,1
Remonty	510,0	189,1	271,8	104,5	255,0	410,0	86,2	276,4	79,1
Nakłady inwestycyjne, w tym na:	33398,0	20667,6	14395,9	12534,4	12637,2	14728,4	12276,5	12328,6	77,7
Razem:	36980,4	24138,1	18141,9	15794,3	16067,2	18244,3	15369,4	15603,8	1857,9

(dowód: akta kontroli str. 44-49)

Według informacji przedłożonej przez Zastępcę Dyrektora ZDP, sporządzonej na podstawie kosztorysów inwestorskich, ofertowych i powykonawczych, potrzeby na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, w okresie objętym kontrolą przedstawiały się następująco:

Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów (w tys. zł)			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów (w tys. zł)			Wykonanie planu (w tys. zł)		
	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I połowa)
Bieżące utrzymanie	-	-	-	-	-	-	8,1	12,1	0,6
Remonty	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nakłady inwestycyjne, w tym na:	1131,9	607,6	1266,5	866,9	783,8	1340,8	907,6	845,5	-
Budowa dróg dla rowerów (ścieżki rowerowe)	-	93,8	148,1	-	96,9	123,9	-	87,6	-
Razem:	1131,9	607,6	1266,5	866,9	783,8	1340,8	915,7	857,6	0,6

(dowód: akta kontroli str. 177)

W latach 2013 i 2014 ZDP zrealizował odpowiednio 97,9% i 97,6% planowanych wydatków inwestycyjnych na finansowanie infrastruktury drogowej, zaś w 2014 roku 90,4% planowanych wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. W 2015 roku wszystkie (dwie⁶) zaplanowane na ten rok inwestycje zostały rozpoczęte. (dowód: akta kontroli str. 44-49)

8. W okresie objętym kontrolą ZDP nie ubiegało się o pozyskanie dodatkowych środków z funduszy pomocowych Unii Europejskiej, na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że w latach 2013–2015 (I półrocze) nie występowało o te środki „ze względu na brak takich programów, które obejmowałyby dofinansowanie rozbudowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych”.

(dowód: akta kontroli str. 45-46, 50-51)

W latach 2013–2015 (I półrocze) ZDP złożył siedem wniosków o dofinansowanie inwestycji drogowych ze środków w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych na łączną wnioskowaną kwotę 15.842,3 tys. zł, z których cztery zostały pozytywnie rozpatrzone. Na ich realizację otrzymano 8.136,4 tys. zł, które w całości wykorzystano. Pozostałe wnioski nie uzyskały dofinansowania, gdyż: w 2013 roku złożono trzy wnioski, a tylko dwa mogły uzyskać dofinansowanie, zaś w latach 2014 i 2015 wnioski nieobjęte dofinansowaniem znalazły się na liście rezerwowej z uwagi na ograniczoną ilość środków finansowych w ramach ww. Programu. (dowód: akta kontroli str. 45-46, 50-51)

ZDP realizowało też projekt pn.: „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, priorytet 1. Bezpieczeństwo, stabilność, wsparcie reform. Umowa partnerstwa dotycząca realizacji tego projektu została zawarta 16 marca 2012 r. pomiędzy Starostwem oraz Komendą Główną Policji. Celem głównym projektu była poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, m.in. wśród najbardziej zagrożonych grup uczestników ruchu drogowego, tj. kierującymi jednośladami, osób starszych i pieszych. Był on realizowany przez sześć powiatów z terenu województw podlaskiego i lubuskiego, wytypowanych na podstawie statystyk wypadkowych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Wartość projektu wynosiła 4.545.718 CHF (tj. 14.673,4 tys. zł). W odniesieniu do Powiatu Wysokomazowieckiego koszt inwestycji został zaplanowany na 1.000 tys. zł, w tym 850 tys. zł stanowiła kwota dofinansowania i 150 tys. zł udział własny Starostwa. W ramach projektu zrealizowano przebudowę 11 odcinków dróg powiatowych (o długości 757,5 m), na których wybudowano m.in.: 14 przejść dla pieszych z oświetleniem, barierami ochronnymi i oznakowaniem poziomym i pionowym (wszystkie przy szkołach podstawowych lub gimnazjach), dwa przejścia z oznakowaniem poziomym i pionowym, dwie zatoki autobusowe⁷. Wydatki ZDP na realizację projektu wyniosły 1.266,6 tys. zł, w tym 850 tys. zł stanowiło dofinansowanie i 416,6 tys. zł środki własne powiatu. (dowód: akta kontroli str. 57-126)

9. Ewidencja dróg powiatowych dla 10 wybranych dróg⁸ prowadzona była w sposób odpowiadający wymogom 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 tunelom⁹. I tak:

- ewidencja obejmowała elementy określone w § 9 tego rozporządzenia, tj. książkę drogi, dziennik objazdu, mapę techniczno-eksploatacyjną, książki obiektów mostowych, kartę obiektu mostowego,
- wszystkie elementy ewidencji odpowiadały wzorom określonym w załącznikach do ww. rozporządzenia,
- aktualizacji ewidencji dokonywano w terminie określonym w § 16 rozporządzenia w sprawie ewidencji. (dowód: akta kontroli str. 133-134)

⁶ Rozbudowa ul. Ludowej w Wysokim Mazowieckiem, przebudowa mostu w miejscowości Jamiolki Godzieby.

⁷ Prace budowlane prowadzone były od 31 sierpnia do 30 września 2013 r.

⁸ Drogi powiatowe nr: P2072B, P2065B, P2077B, P2052B, P2063B, P2057B, P2064B, P2062B, P2088B, P2087B, na których w latach 2011–2015 (I półrocze) miało miejsce najwięcej zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów.

⁹ Dz.U. Nr 67, poz. 582. Rozporządzenie zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie ewidencji”.

10. W ZDP nie opracowano procedur przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg, w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że procedury nie zostały opracowane gdyż nie jest to wymagane przepisami prawa. Ww. kontrole w odniesieniu do 10 wybranych dróg powiatowych prowadzone były z częstotliwością od dwóch do czterech razy w roku (w ZDP nie opracowywano planów tych kontroli). (dowód: akta kontroli str. 29, 128-132)

11. Analiza okresowych kontroli stanu technicznego 10 odcinków dróg powiatowych¹⁰ wykazała, że prowadzono je prawidłowo i z wymaganą częstotliwością. I tak:

- kontrole okresowe roczne i pięcioletnie stanu technicznego dróg, wynikające z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹¹, przeprowadzone były dla wszystkich badanych dróg,
- osoby przeprowadzające kontrole posiadały uprawnienia, o których mowa w art. 62 ust. 4 Prawa budowlanego,
- z prowadzonych czynności sporządzane były protokoły zawierające informacje dotyczące stanu technicznego dróg, stwierdzone nieprawidłowości oraz wskazywany sposób i termin ich usunięcia. W protokołach nie odnoszono się do stwierdzonego stanu ścieżek rowerowych, gdyż – jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora – *„uwagi i zalecenia wpisywano w przypadku stwierdzonych usterek. Ścieżki rowerowe były w dobrym stanie technicznym”*.

W dokumentacji z prowadzonych kontroli nie odnoszono się do wykonania zaleceń z poprzedniego przeglądu stanu technicznego. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że było to wynikiem braku: stałego składu osobowego przeprowadzającego kontrolę i osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za wykonanie kontroli stanu technicznego sieci drogowej.

(dowód: akta kontroli str. 25-29, 133-137, 178-179)

12. W trakcie prowadzonych kontroli stanu technicznego 10 odcinków dróg¹² nie stwierdzono przypadków wymagających przeprowadzenia gruntownych prac remontowych, których zakres wymagałby ujęcia w planach remontowych na kolejny rok. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły głównie złego stanu technicznego lub niewłaściwego położenia oznakowania pionowego, ograniczenia widoczności przez przydrożną roślinność, dziur w nawierzchni. Wszystkie zostały usunięte w terminach wskazanych w protokołach pokontrolnych (od kilku dni do około trzech miesięcy od dnia przeprowadzenia kontroli). Usunięcie stwierdzonych braków i nieprawidłowości zostało potwierdzone w trakcie oględzin przeprowadzonych w ramach niniejszej kontroli NIK. (dowód: akta kontroli str. 135-137)

13. Analiza stanu technicznego infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów została przeprowadzona na podstawie oględzin 10 odcinków dróg¹³, na których odnotowano w latach 2011–2015 (I półrocze) największą liczbę wypadków z udziałem niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Oględzinom poddano 4,85 km dróg powiatowych w 17 lokalizacjach, w których miały miejsce ww. zdarzenia drogowe. Przeprowadzone oględziny potwierdziły stan techniczny dróg wskazany w protokołach z kontroli okresowych, zaś w 12 lokalizacjach wykazały nieprawidłowości, w tym takie, które mogły mieć wpływ na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego. I tak:

- w siedmiu miejscach nawierzchnia drogi była w dobrym stanie technicznym, nie posiadała spękań i nierówności, natomiast w pozostałych 10 stwierdzono spękania i nierówności poprzeczne i podłużne niezagrożające bezpieczeństwu ruchu drogowego bez ubytków masy bitumicznej,
- w dwóch przypadkach stwierdzono zanieczyszczenie nawierzchni: błotem – droga nr P2052B oraz porośnięte trawą – ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Szpitalnej w Wysokiem Mazowieckiem,

¹⁰ Drogi nr: P2072B, P2065B, P2077B, P2052B, P2063B, P2057B, P2064B, P2062B, P2088B, P2087B.

¹¹ Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm. Ustawa zwana dalej: „Prawem budowlanym”.

¹² Drogi powiatowe nr: P2072B, P2065B, P2077B, P2052B, P2063B, P2057B, P2064B, P2062B, P2088B, P2087B.

¹³ Drogi powiatowe nr: P2072B, P2065B, P2077B, P2052B, P2063B, P2057B, P2064B, P2062B, P2088B, P2087B.

- zaniżenie poboczy gruntowych w trzech lokalizacjach, w tym jedno zaniżenie w stosunku do jezdni o 10 cm w stopniu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu (odcinek drogi nr P2072B),
- braki w istniejącym oznakowaniu pionowym w stosunku do zatwierdzonych projektów organizacji ruchu (w dwóch lokalizacjach) oraz konieczność wprowadzenia lub zmiany oznakowania pionowego i poziomego z uwagi na niedostosowanie go do warunków widoczności lub charakterystyki drogi,
- brak widoczności znaku pionowego (zasłoniętego przez gałęzie) na ul. Szpitalnej w Wysokiem Mazowieckiem oraz konieczność usunięcia zakrzewień ograniczających widoczność na skrzyżowaniu dróg nr 2088B i 2070B. (dowód: akta kontroli str. 139-145)

Nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego infrastruktury drogowej zostały przedstawione w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”.

14. Badania zgodności istniejącej infrastruktury drogowej (w tym służącej pieszym i rowerzystom) z dokumentacją projektową oraz warunkami 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 warunków ich umieszczania na drogach¹⁴ przeprowadzone zostały na podstawie oględzin 17 lokalizacji, w których miały miejsce zdarzenia drogowe na 10 odcinkach dróg, o których mowa w pkt 13 wystąpienia pokontrolnego. I tak w odniesieniu do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg:

- we wszystkich przypadkach szerokość poboczy odpowiadała warunkom określonym w § 37 ust. 1 pkt 3 i 4 tego rozporządzenia,
- w pięciu przypadkach szerokość pasa ruchu była mniejsza niż określona w ww. rozporządzeniu dla danej klasy drogi,
- wszystkie (dwie) ścieżki rowerowe posiadały nawierzchnię utwardzoną bitumiczną, o szerokości wymaganej § 47 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg, tj. 2 m w przypadku ścieżki dwukierunkowej wzdłuż ul. Szpitalnej (za wyjątkiem odcinka w lokalizacji 0+000-0+027 km, gdzie szerokość ta wynosiła od 1,6 m do 1,85 m) oraz 2,5 m w przypadku ścieżki wzdłuż ul. Ludowej,
- na obu ścieżkach rowerowych stwierdzono uskoki poprzeczne o wysokości od 2 do 4 cm, tj. przekraczające dopuszczalną maksymalną wysokość określoną w § 48 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg,
- na chodniku znajdującym wzdłuż ul. Ludowej stwierdzono: zawyżenie o 7 cm krawężnika względem przecinającego go zjazdu oraz nieopuszczenie krawężników na części wyznaczonego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Armii Krajowej, co było niezgodne z § 45 ust. 10 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 139-156, 160)

W odniesieniu do posiadanej przez ZDP dokumentacji projektowej stwierdzono, że:

- dla sześciu lokalizacji (na pięciu odcinkach dróg¹⁵), w których miały miejsce zdarzenia drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów nie dysponowano projektem budowlanym,
- w czterech lokalizacjach (z 11 dla których opracowana była dokumentacja projektowa) stwierdzono odstępstwa od projektu budowlanego, polegające m.in. na: niezgodnej z projektem szerokości ścieżki rowerowej i chodnika, uskokach poprzecznych na ścieżce rowerowej i chodniku.

(dowód: akta kontroli str. 139-149)

Przypadki niezgodności istniejącej infrastruktury drogowej (w tym służącej pieszym i rowerzystom) z dokumentacją projektową oraz rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla dróg zostały przedstawione w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”.

¹⁴ Dz. U. Nr 220, poz. 2181 zał. ze zm. Rozporządzenie zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla znaków”.

¹⁵ Drogi nr: P2063B, P2057B, P2046B, P2088B, P2087B.

15. W latach 2013–2014 ZDP zrealizowało dziewięć inwestycji związanych z przebudową i rozbudową dróg o łącznej długości 27,076 km¹⁶. W przypadku trzech spośród siedmiu inwestycji realizowanych w 2013 roku uwzględniono budowę chodników dla pieszych na odcinku 4,447 km (w tym 1,83 km nowo wybudowanych oraz 2,617 km przebudowywanych), co stanowiło 28,9% długości wybudowanej w danym roku infrastruktury drogowej. W 2014 roku w ramach jednej z dwóch inwestycji wykonano 1,470 km chodników dla pieszych (w tym 0,574 km nowo wybudowanych i 0,896 km przebudowywanych) oraz 0,749 km nowo wybudowanej ścieżki rowerowej i 0,24 km ciągu pieszo-rowerowego, co stanowiło odpowiednio 12,6% i 6,6% długości wybudowanej i przebudowanej w danym roku infrastruktury drogowej.

W 2015 roku ZDP realizował dwa zadania inwestycyjne (oba na dzień kontroli nie były zakończone) na odcinku 6,428 km. W ramach jednego z nich przewidziano budowę ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego na długości 1,548 km. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że prowadzone inwestycje drogowe nie zawsze uwzględniają infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, gdyż budowę chodników i ścieżek rowerowych rozważa się tylko tam, gdzie występuje duży ruch pieszych i rowerów, ponadto brane są pod uwagę możliwości terenowe (szerokość pasa drogowego) oraz wysokość posiadanych środków finansowych.

W latach 2013–2015 (I półrocze) udział infrastruktury separującej ruch samochodowy od rowerowego stanowił 6,9% łącznej długości projektów drogowych zrealizowanych i będących w realizacji w tym okresie. (dowód: akta kontroli str. 25-28, 146-147)

16. ZDP w latach 2013–2015 (I półrocze) posiadało wykupione polisy ubezpieczeniowe od odpowiedzialności cywilnej za wyrządzone szkody w związku z prowadzoną działalnością w zakresie zarządzania, administrowania drogami, na które wydatkowano 47,8 tys. zł. Do ZDP zgłoszonych zostało 18 szkód (dziewięć w 2013 roku, dwie w 2014 roku i siedem w I połowie 2015 roku) powstałych na drogach powiatowych, z których pozytywnie rozpatrzono 14. Wysokość wypłaconych odszkodowań w latach 2013–2015 (I półrocze) wyniosła odpowiednio: 21,7 tys. zł, 3,3 tys. zł i 7,2 tys. zł, w tym ze środków własnych ZDP 4,9 tys. zł, 1,5 tys. zł, 1,9 tys. zł, co stanowiło 25,7% kwoty wypłaconych odszkodowań w tym zakresie. Kwoty wypłacane ze środków własnych ZDP wynikały z warunków polis ubezpieczeniowych, w których wskazywano wysokość franszyzy redukcyjnej, tj. kwoty do której ubezpieczony pokrywa szkody ze środków własnych.¹⁷ Spośród 18 szkód powstałych na drogach powiatowych, jedna dotyczyła niechronionego uczestnika ruchu drogowego, tj. pieszego, który uległ wypadkowi w 2013 roku na oblodzonym chodniku. Wysokość wypłaconego odszkodowania wyniosła 9,8 tys. zł, w tym 1 tys. zł stanowiły środki własne ZDP. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora, ZDP nie wykupywało polis ubezpieczeniowej, na podstawie której to ubezpieczyciel ponosiłby całkowitą odpowiedzialność odszkodowawczą, gdyż jej koszt byłby kilkakrotnie wyższy od obecnego, co przy wysokości ok 8,5 tys. zł środków własnych wydawkowanych w latach 2013–2015 (I półrocze) na pokrycie roszczeń, jest jej zdaniem nieuzasadnione.

(dowód: akta kontroli str. 151-157, 162-167, 195-196)

17. W latach 2013–2015 (I półrocze) do ZDP wpłynęło 18 wniosków dotyczących m.in.: wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu (ustawienia znaków: ograniczających prędkość, wprowadzających zakaz wyprzedzania, ostrzegających o przejściu dla pieszych), wykonania chodnika, zmiany oznakowania i umiejscowienia przejść dla pieszych. We wszystkich przypadkach podjęte zostały działania zmierzające do ustalenia zasadności poszczególnych wniosków, polegające m.in. na przeprowadzaniu wizytacji w miejscach wskazanych we wnioskach (wizytacji dokonywała komisja w składzie: przedstawiciel Starostwa, ZDP i Komendy Powiatowej Policji w Wysokiem Mazowieckiem). Pozytywnie rozpatrzono 13 wniosków, wprowadzając proponowane zmiany w zakresie organizacji ruchu, umiejscowienia elementów oznakowania pionowego i poziomego. Pięć wniosków, które zostały rozpatrzone negatywnie dotyczyło wybudowania chodników dla pieszych. Odmowę uzasadniano brakiem możliwości technicznych wykonania z uwagi na szerokość pasa drogowego lub brakiem środków na ten cel, wskazując jednocześnie, że w przypadku

¹⁶ W 2013 roku - 15,401 km, w 2014 roku - 11,675 km.

¹⁷ W latach 2013–2015 ZDP zawierał umowy z dwoma towarzystwami ubezpieczeniowymi, które zostały wybrane po przeprowadzeniu zapytania ofertowego.

współfinansowania zadania przez wnioskodawcę lub gminę (na terenie której znajduje się dany odcinek drogi) rozważona zostanie jego realizacja. (dowód: akta kontroli str. 158-159)

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

1. ZDP 26 września 2014 r. dokonało odbioru robót budowlanych prowadzonych na ul. Szpitalnej w Wysokiem Mazowieckiem, pomimo że w lokalizacji 0+000-0+027 km szerokość chodnika wynosiła 1,42 m, a ścieżki rowerowej od 1,6 do 1,85 m, co było niezgodne z projektem budowlanym, który przewidywał szerokości tych elementów wynoszącą odpowiednio 1,5 m i 2 m oraz § 44 ust. 4 i § 47 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg. Ponadto na wybudowanej ścieżce rowerowej znajdowały się uskoki o wysokości 2 cm (w miejscach skrzyżowań) oraz umieszczony na wysokości 2,05 m (zamiast na 2,2 m) znak F-10, co niezgodne było z wymogami § 48 ust. 1 ww. rozporządzenia oraz zasadami dotyczącymi wysokości umieszczania znaków¹⁸, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że zmiana szerokości chodnika i ścieżki rowerowej wynikała z konieczności nawiązania do istniejących granic pasa drogowego. Natomiast w odniesieniu do niewłaściwego zamocowania znaku oraz uskoków na ścieżce rowerowej wskazała, że zostaną usunięte przez wykonawcę tego odcinka drogi w ramach obowiązującej gwarancji.

(dowód: akta kontroli str. 25-29, 104-105, 139-156)

2. W ramach prowadzonego odbioru końcowego robót budowlanych związanych z przebudową ul. Ludowej nie stwierdzono i w konsekwencji nie wyegzekwowano od wykonawcy usunięcia uskoków na chodniku i ścieżce rowerowej o wysokości 7 cm i 4 cm oraz obniżenia krawężników na części wyznaczonego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Armii Krajowej. Zgodnie z § 45 ust. 10 i § 48 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg w wypadkach uzasadnionych dopuszcza się na chodniku progi inne niż stopnie schodów, jeśli ich wysokość nie jest większa niż 2 cm, natomiast wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora, „podczas odbioru robót skupiono się na całości zadania i nie zauważono nieprawidłowości przy wykonywanym zjeździe na ul. Armii Krajowej”. Ponadto dodała, że ww. nieprawidłowości zostaną usunięte przez wykonawcę tego odcinka drogi w ramach obowiązującej gwarancji.

(dowód: akta kontroli str. 25-29, 139-145, 197-200)

3. Do Starostwa 7 października 2015 r. przekazano informację o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu na ul. Ludowej (odcinek w lokalizacji 0+000-0+397), mimo że nie wszystkie znaki pionowe ujęte w projekcie stałej organizacji ruchu dla tego odcinka drogi zostały zamontowane, tj. m.in.: znak D-6 w rejonie przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza oraz część istniejącego oznakowania pionowego zdemontowanego na czas prowadzenia robót budowlanych. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że: „pracownik stacji technicznej przygotowującej informację o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu nie potwierdził u inspektora nadzoru, że została ona wprowadzona zgodnie z dokumentacją projektową”.

(dowód: akta kontroli str. 25-29, 139-156, 180)

4. ZDP w odniesieniu do pięciu (z 17 lokalizacji, w których miały miejsce zdarzenia drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów na 10 odcinkach dróg poddanych badaniom) nie przekazał do Starostwa (siedziby organu zarządzającego ruchem) zawiadomień dotyczących wprowadzenia stałej organizacji ruchu, o której mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁹. Zawiadomienia dotyczące wprowadzenia stałej organizacji ruchu w kolejnych pięciu lokalizacjach przekazano bez zachowania terminu (siedmiu dni przed dniem wprowadzenia danej organizacji ruchu), określonego

¹⁸ Tabela 1.11 Wysokość umieszczania znaków stanowiąca element załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków.

¹⁹ Dz.U. Nr 177, poz. 1729. Rozporządzenie zwane dalej: „rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem na drogach”.

w § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia. Dwa²⁰ przekazano bowiem w dniu wprowadzenia stałej organizacji ruchu, jedno²¹ – pięć dni, a kolejne dwa²² – 105 dni po dacie wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora, było to wynikiem niedopatrzenia pracowników sekcji technicznej przygotowującej informację o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu. (dowód: akta kontroli str. 25-28, 180-183)

5. Drogi nr: P2065B (o szerokości pasa 2,5 m) i nr P2063B (o szerokości pasa 2,65 m) zaliczono do klasy „Z”, natomiast drogi nr P2046B, P2088B i P2087B (o szerokości pasów ruchu od 2,05 do 2,5 m) zaliczone zostały do klasy dróg „L”, co było sprzeczne z wymogami § 15 ust. 1 pkt 4 i 5 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg, w myśl którego szerokość pasa ruchu na drodze klasy „Z” powinna wynosić 3 m, a „L” – 2,75 m. Uzgodnienie i zatwierdzenie podziału dróg na klasy nastąpiło w 2006 roku. Zastępca Dyrektora wyjaśniła, że podział dróg powiatowych na klasy został przeprowadzony w 2006 roku (za zgodą Zarządu Powiatu Wysokomazowieckiego), w trakcie którego głównym kryterium podziału było położenie danej drogi oraz jej obciążenie ruchem. (dowód: akta kontroli str. 128-132, 140-145)
6. Na zarządzanej sieci drogowej stwierdzono: miejscowe porośnięcia trawą chodników znajdujących się na ul. Szpitalnej w Wysokim Mazowieckiem oraz brak widoczności znaku pionowego D-18 (zasłoniętego przez gałęzie), zaniżenia poboczy o 10 cm przy drodze powiatowej nr P2077B przy ul. Głównej w Klukowie, konieczność usunięcia zakrzewień ograniczających widoczność na skrzyżowaniu dróg nr 2088B i 2070B. Stwierdzone nieprawidłowości mają wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w tych miejscach. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora, kwestie związane z zanieczyszczeniami nawierzchni chodnika oraz ograniczoną widocznością były stwierdzone podczas przeglądu dróg na początku 2015 roku i zgłoszone zostały wykonawcy robót budowlanych na tym odcinku (w ramach gwarancji). Natomiast w odniesieniu do zaniżonych poboczy na drodze nr 2077B poinformowała, że aktualnie trwają prace związane z ich naprawą. (dowód: akta kontroli str. 128-132, 140-145)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że:

1. ZDP w latach 2013–2015 (I półrocze) nie uaktualniał długoterminowego programu rozwoju sieci drogowej, przez co zawarte w nim dane stały się nieaktualne. Od chwili opracowania programu zmianie uległy m.in.: numery dróg (nowa numeracja wprowadzona w 2005 roku), nazwy odcinków dróg oraz ich długość. W ocenie NIK program ten powinien zostać zaktualizowany w zakresie oznaczeń poszczególnych odcinków dróg oraz bieżących zamierzeń inwestycyjnych ZDP, w tym uwzględniających infrastrukturę drogową przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów.
2. W protokołach z okresowych kontroli stanu technicznego infrastruktury drogowej nie odnoszono się do faktu i sposobu usunięcia usterek stwierdzonych w trakcie poprzednich kontroli. W ocenie NIK zebrane w ten sposób dane nie stanowiły dla ZDP podstawy do całościowej oceny stanu technicznego sieci drogowej.
3. W celu ujednolicenia i ukierunkowania zasad przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg, w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów zasadnym wydaje się opracowanie procedur ich przeprowadzania. (dowód: akta kontroli str. 29-41, 52-56)

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny 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 Kontroli²³, wnosi o:

1. Zapewnienie zgodności realizowanych inwestycji drogowych z opracowanymi dla nich projektami budowlanymi.

²⁰ Dotyczy dróg powiatowych nr: P2052B i P2065B.

²¹ Dotyczy drogi nr P2072B.

²² Dotyczy dróg nr P2064B i P2065B.

²³ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

2. Dostosowanie elementów organizacji ruchu do zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu.
3. Dostosowanie parametrów technicznych chodników oraz ścieżek rowerowych do wymogów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg.
4. Terminowe informowanie organu zarządzającego ruchem o dacie wprowadzenia nowej organizacji ruchu, stosownie do zasad określonych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem na drogach.
5. Podjęcie działań zmierzających do właściwego sklasyfikowania dróg, z uwzględnieniem parametrów określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla dróg.
6. Opracowanie procedur przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg, w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden kierownikowi 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 Delegatury NIK w Białymstoku.

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 21 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.

Białystok, dnia 10 grudnia 2015 r.

Kontroler
Paweł Tołwiński
starszy inspektor kontroli państwowej

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
z up. WICEDYREKTOR
Robert Skwarko

.....
podpis

.....
podpis