



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.10.2020

Przemysław Dąbrowski
Dyrektor
Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 10, 85-010 Bydgoszcz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/058 – Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w województwie kujawsko-pomorskim

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ¹ ul. Dworcowa 10, 85-010 Bydgoszcz
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przemysław Dąbrowski, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ²
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli ³ , w wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontroler	Szymon Hałasiewicz, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LBY/79/2020 z 18 maja 2020 roku.

(akta kontroli str. 1, 8-15)

¹ Dalej: „Zarząd” lub „ZDW”

² Od 1 czerwca 2019 r., dalej: „Dyrektor” lub „Dyrektor ZDW”. Poprzednio od 10 lutego 2010 r. do 29 kwietnia 2019 r. Dyrektorem ZDW był Mirosław Kielnik (w okresie od 30 kwietnia do 30 maja 2019 r. pełnił obowiązki Dyrektora ZDW).

³ Tj. do dnia 9 września 2020 r.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie NIK w Zarządzie stworzono warunki organizacyjnie do realizacji przypisanych zadań w zakresie zapewniania bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na administrowanych drogach. Wykonywano je w toku bieżącej działalności, w tym przy przebudowach, rozbudowach i remontach dróg. Działania te nie zapewniły jednak pełnej skuteczności, gdyż między rokiem 2016 a 2019 wzrosła liczba zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na wytypowanych do kontroli przejściach dla pieszych.

W sposób prawidłowy prowadzono przeglądy okresowe dróg, na których znajdowały się objęte kontrolą przejścia dla pieszych. Osoby prowadzące kontrolę odpowiednio je dokumentowały, a także posiadały wymagane uprawnienia.

Kontrola NIK wykazała nieprawidłowości w zakresie odpowiedniego nadzoru i utrzymania przejść dla pieszych. Stwierdzono m.in. braki w oznakowaniu poziomym i pionowym, a także utrzymanie przejść dla pieszych w nieodpowiednim stanie technicznym. W przypadku jednego z przejść oceniono, że dalsze korzystanie z niego może stanowić zagrożenie życia i zdrowia, o czym NIK poinformowała Dyrektora ZDW, wnosząc przy tym o podjęcie pilnych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w tym miejscu.

Pozytywnie oceniono utworzenie – w trakcie kontroli NIK – bazy danych zawierającej zdjęcia oraz podstawowe informacje o wszystkich przejściach dla pieszych położonych na drogach administrowanych przez Zarząd.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych.

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym ZDW⁷, jest jednostką budżetową finansowaną przez samorząd województwa, wykonującą zarząd nad drogami wojewódzkimi, w zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg, zgodnie z postanowieniami ustawy o drogach publicznych⁸. Zgodnie z regulaminem Zarząd obejmuje zakresem działania obszar administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego.

Prowadzenie spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu należało do zadań Wydziału Dróg. W tym zakresie do zadań ww. wydziału przypisano m.in.: analizę i opiniowanie projektów technicznych pod względem organizacji, elementów inżynierii ruchu pod kątem bezpieczeństwa; projektowanie i planowanie wykonawstwa oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

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.

⁷ Nadanego na podstawie § 5 ust. 5 Statutu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, stanowiącego załącznik do uchwały Nr 26/99 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 stycznia 1999 r. w sprawie utworzenia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy i nadania statutu, zmienionej uchwałami Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego: Nr 644/2001 z dnia 28 czerwca 2001 r., Nr XXXVII/509/05 z dnia 12 września 2005 r., Nr XLVII/724/06 z dnia 19 czerwca 2006 r. oraz Nr XII/276/19 z dnia 16 grudnia 2019 r., Nr 5/198/20 z dnia 12 lutego 2020 r.

⁸ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.), dalej: „ustawa o drogach publicznych”.

zabezpieczających; pomiary ruchu; rejestrację wypadków. Do zadań Wydziału Dróg przypisano także organizowanie i prowadzenie systemu zarządzania siecią drogową, w tym m.in.: ocenę stanu sieci dróg wojewódzkich; gromadzenie danych i informacji o stanie przejezdności dróg, utrudnieniach na drogach i wypadkach.

(akta kontroli str. 17- 29)

Łączna długość dróg, którymi Zarządzał ZDW wynosiła 1 736,5 km na koniec 2016 r.; 1741,6 km na koniec 2017 r.; 1694,1 km na koniec 2018 r.; 1698,8 km na koniec 2019 r. i 1 699,6 km na I półrocze 2020 r. We wskazanych wyżej okresach ZDW zarządzał odpowiednio: 1179, 1202, 1191, 1220, 1209 przejściami dla pieszych.

W trakcie kontroli NIK polecono pracownikom poszczególnych rejonów dróg wykonanie zestawienia (bazy) wszystkich przejść dla pieszych znajdujących się na drogach wojewódzkich bądź też wchodzących w obręb skrzyżowań. W wyniku podjętych działań sporządzona została baza danych zawierająca następujące informacje o przejściach dla pieszych: rejon, miejscowość, kilometraż drogi, wzmiankę czy przejście posiada wyspę, oświetlenie dedykowane, czy znajduje się na terenie zabudowanym czy poza nim, informacje kto jest zarządcą przejścia i rok jego powstania. Każde z przejść zostało sfotografowane z włączoną usługą lokalizacji, co umożliwia sprawne odszukanie go na mapie. Dyrektor ZDW wskazał, że przygotowany materiał może być przydatny zarówno zarządcy drogi, jak też zarządzającemu ruchem, któremu przydzielono do niego dostęp.

(akta kontroli str. 292, 327)

Liczba pracowników ZDW wynosiła 158 osób według stanu na 1 stycznia 2016 r., 163 na 1 stycznia 2018 r. i 160 na 1 stycznia 2020 r. Liczba wakatów w tych okresach wyniosła 5,5; 0,5 i 4,5.

W wyżej wskazanych dniach liczba pracowników, którym powierzono zadania związane z zarządzaniem drogami wyniosła odpowiednio: 77, 76 i 79. Liczba osób, odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację inwestycji drogowych wyniosła odpowiednio: 22, 25 i 27. Liczba osób, którym powierzono zadania z inżynierii ruchu, wykonywania kontroli stanu technicznego infrastruktury sieci drogowej wyniosła 41, 41 i 25.

(akta kontroli str. 33-41, 244-261)

Badaniem objęto dokumentację 21 pracowników ZDW. Staż pracy tych osób wynosił od 3 do 43 lat (średnia wynosiła 23,6 lat). Wśród nich 16 osób posiadało wykształcenie wyższe, z tego cztery ukończone studia podyplomowe. Wśród osób z wykształceniem wyższym przeważał kierunek: budownictwo (siedem osób), jedna osoba ukończyła studia na kierunku drogi i mosty kołowe. Osoby z wykształceniem policealnym lub podyplomowym ukończyły kierunki: budowa i utrzymanie dróg, inżynieria drogowa, zarządzanie nieruchomościami oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Spośród pracowników, których wykształcenie poddano szczegółowej analizie – 18 osób w okresie objętym kontrolą uczestniczyło w szkoleniach, które dotyczyły m.in.: nowelizacji prawa wodnego, stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, prawa zamówień publicznych, administrowania pasem drogowym, zarządzania drogami i prognozowania ruchu drogowego. Trzech pracowników od 2016 r. nie uczestniczyło w żadnym szkoleniu. Dotyczyło to pracowników ze stażem pracy 38, 42 i 43 lata. Jak podał Dyrektor ZDW osoby te dysponują dużym doświadczeniem i wiedzą z zakresu zarządzania i utrzymania dróg, a nadto nie zgłaszali oni konieczności doszkalania.

(dowód: akta kontroli str. 244-261, 330)

Jak podała Starszy Specjalista ds. Kadr i Organizacji w ZDW, potrzeby szkoleniowe pracowników dotyczą zmian w przepisach prawa. Podstawowa tematyka szkoleń, w jakich uczestniczyli pracownicy Zarządu, związana była z: postępowaniem administracyjnym, prawem wodnym, prawem o ruchu drogowym, zamówieniami publicznymi. Dodała, że ZDW umożliwia uczestnictwo w szkoleniach z kierowania ruchem drogowym, co skutkowało otrzymaniem stosownych uprawnień. Pracownicy ZDW uczestniczą również w konferencjach - warsztatach szkoleniowych z innymi zarządcami dróg wojewódzkich.

(dowód: akta kontroli str. 243-245)

Jak podał Dyrektor, w Zarządzie nie powołano stanowiska specjalisty do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodał, że Zarząd jest drogową służbą techniczną i działa w oparciu o ustawę o drogach publicznych. Bezpieczeństwem ruchu zajmuje się zarządzający ruchem, tj. Urząd Marszałkowski, który działa na podstawie ustawy prawo o ruchu drogowym.

2. W grudniu 2017 r. z komend powiatowych Policji w: Rypinie, Lipnie, Radziejowie, Aleksandrowie Kujawskim i Tucholi oraz komend miejskich Policji z Bydgoszczy i Grudziądza do ZDW wpłynęły propozycje podjęcia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Postulowano powoływanie specjalnej komisji po każdym wypadku ze skutkiem śmiertelnym, w skład której wejść mieli: policjant ruchu drogowego, ekspert w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych, przedstawiciel ratownictwa medycznego, a także zarządca drogi. Proponowano, aby zespół powoływała Policja w możliwie najkrótszym czasie od momentu zaistnienia zdarzenia, nie dłuższym niż 5 dni.

W okresie od stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2020 r. odbyły się 34 posiedzenia ww. komisji dotyczące badań wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach wojewódzkich. ZDW posiadał 23 sprawozdania z prac tych zespołów. Sprawozdania z prac zespołów zawierały opis zdarzenia, opis ustaleń z miejsca zdarzenia, a także wnioski. W żadnym ze sprawozdań ww. komisji nie podano, aby przyczyną wypadku była nieprawidłowa infrastruktura drogowa, ani nie stwierdzono by była wymagana zmiana organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 60-134)

Naczelnik Wydziału Dróg poinformował, że Zarząd nie posiadał wiedzy czy konsekwencją każdego zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym było powołanie komisji ds. badania wypadków. Po otrzymaniu stosownego zawiadomienia przedstawiciel ZDW zawsze w niej uczestniczył. Dodał również, że nie posiada wiedzy dlaczego nie wszystkie sprawozdania z pracy komisji trafiają do ZDW.

(dowód: akta kontroli str. 139)

Dyrektor ZDW podał, że identyfikacja potrzeb pieszych odbywała się w toku bieżącej działalności Zarządu przy współpracy z zarządzającym ruchem. Podstawowe potrzeby w tym zakresie są związane z infrastrukturą drogową, tj. brakiem chodników oraz brakiem przejść dla pieszych. W tym zakresie w Zarządzie podejmowano działania związane przebudową, rozbudową i remontem dróg.

Dyrektor poinformował również, że w przypadku wpływu wniosku, który przekraczał kompetencje Zarządu, sprawa była przekazywana do zarządzającego ruchem, który powoływał komisję bezpieczeństwa ruchu drogowego składającą się z przedstawicieli Policji, zarządcy drogi oraz niekiedy przedstawicieli samorządów lokalnych, gdzie w efekcie podejmowano decyzje mające na celu poprawę

bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. W przypadku wskazanie przez komisję czynności koniecznych konicznych do poprawy bezpieczeństwa, pracownicy Zarządu podejmowali i realizowali wskazane działania w ramach swoich czynności technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 34-35)

Jak podał Naczelnik Wydziału Dróg, Zarząd nie prowadził statystyk związanych ze zdarzeniami drogowymi, na bieżąco realizował zadania określone w art. 20 ustawy o drogach publicznych. Zarząd nie otrzymywał informacji o przypadkach wystąpienia zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym na drogach wojewódzkich. Raz w roku występowało z wnioskiem do Policji o informacje na temat wypadków na tych drogach. Otrzymane zawiadomienia o powołaniu komisji ds. badania wypadków drogowych oraz przekazana przez Policję ww. informacja, były jedynymi formami pozyskania wiedzy na ten temat. Zarząd nie prowadził statystyk związanych ze zdarzeniami drogowymi.

(dowód: akta kontroli str. 138-139)

Obsługę uwag, wniosków i skarg dotyczących zarządzania siecią drogową prowadził Wydział Dróg. W okresie od 2016 r. do 2020 r.⁹ w Wydziale tym odnotowano wpływ 21 665 spraw, z tego 234 dotyczyły przejść dla pieszych (z tego w 2016 r. - 40, w 2017 r. - 36, w 2018 r. - 59, w 2019 r. - 66, w 2020 r. - 33).

Badaniem objęto 10 losowo wybranych spraw dotyczących przejść dla pieszych, po dwie z każdego roku objętego kontrolą. Dotyczyły one w trzech przypadkach: utworzenia przejścia dla pieszych i doposażenia przejścia, a także odmalowania, montażu sygnalizacji świetlnej oraz wydania opinii w sprawie utworzenia i sporządzenia dokumentacji technicznej przejścia dla pieszych. Sześć spraw przekazano według właściwości do zarządzającego ruchem, tj. Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W dwóch przypadkach poinformowano wnioskodawcę o realizacji złożonych wniosków. W sprawie dotyczącej wniosku Urzędu Marszałkowskiego dotyczącego zmiany projektu organizacji ruchu, opracowano nowy projekt w uzgodnionym terminie. Jedna sprawa pozostawała w toku. W tym przypadku Naczelnik Wydziału Dróg podał, że obecnie prowadzona jest przebudowa wskazanego przejścia dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 17-29, 345-346)

3. Naczelnik Wydziału Dróg wskazał, że sprawy związane z przejściami dla pieszych związane z bieżącym utrzymaniem oraz zgodnością z zatwierdzoną organizacją ruchu realizowane były na bieżąco przez brygady właściwych miejscowo rejonów dróg wojewódzkich. Dodał, że w Zarządzie nie prowadzono statystyk w zakresie niebezpiecznych przejść, a z posiadanych przez niego danych wynika, iż na terenie dróg administrowanych przez ZDW nie było przejść dla pieszych uznanych za niebezpieczne.

(dowód: akta kontroli str. 138-139)

Zarząd Dróg Wojewódzkich dysponował systemem zarządzania dróg wojewódzkich w ramach którego działało 40 kamer. Cztery z nich obejmowało swym zasięgiem przejścia dla pieszych (DW 237 – 25+477 m. Tuchola, DW 246 – 4+020 m. Wieszki, DW 252 – 25+635 m. Zakrzewo, DW 599 – 21+985 m. Kamień Kotowy).

Naczelnik Zarządu Dróg wskazał, że kamery wykorzystywane były głównie przy zimowym utrzymaniu dróg. Nagrania służyły również jako materiały dowodowe

⁹ Do 30 maja 2020 r.

w sprawach o przestępstwa i wykroczenia. Dwukrotnie ich zapis został wykorzystany przy zdarzeniach dotyczących zniszczenia infrastruktury drogowej.

(dowód: akta kontroli str. 140)

W ZDW obowiązywały procedury prowadzenia kontroli stanu technicznego dróg określone zarządzeniami Dyrektora¹⁰. Wprowadzały instrukcje wykonania przeglądów bieżących, okresowych kontroli rocznych oraz pięcioletnich dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 318-319, 337, 357-361)

Kontrolą objęto dokumentację¹¹ dróg, na których znajdowały się przejścia dla pieszych, gdzie odnotowano¹² największą liczbę zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego. Do szczegółowej analizy oraz przeprowadzenia oględzin wytypowano przejścia znajdujące się w: Chełmży (skrzyżowanie ul. Mickiewicza i Hallera, droga W551)¹³, Ciechocinku (ul. Kopernika 16, droga W266), Dobrzyniu nad Wisłą (ul. Lipnowska 1, droga W562), Kcyni (ul. Rynek 10, droga W241), Mogilnie (ul. 900-lecia 25, droga W254) Rypinie (ul. 21 stycznia 2a, droga W534 i ul. Warszawska 6, droga W560), Solcu Kujawskim (skrzyżowanie ulic Leśnej z Powstańców – przy drodze W249) Szubinie (ul. Kościuszki 14, droga W246), Żninie (ul. Dworcowa 10, droga W251)¹⁴. Ww. kontroli poddano drogi wojewódzkie o łącznej długości 541,5 km.

W dziennikach objazdów dróg nie stwierdzono wpisów z 2020 r. dotyczących nieprawidłowości odnoszących się do przejść dla pieszych. Dokumentowanie odbywało się w komputerowym systemie ERGO Dziennik objazdów. Odnotowano w nim: nazwę, numer i trasę objazdu, datę oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia, imię i nazwisko wykonującego objazd oraz liczbę stwierdzonych usterek. W przypadku stwierdzenia wad odnotowywano m.in. ich typ, rodzaj, miejsce i datę spostrzeżenia, a także wytyczne dotyczące ich usunięcia.

(dowód: akta kontroli str. 331)

Analiza protokołów przeglądów rocznych i pięcioletnich wykazała, że w pięciu przypadkach odnotowano uwagi i wnioski odnoszące się do przejść dla pieszych. Dotyczyły one odnowienia oznakowania poziomego na drodze DW 266 i DW 249, DW 246, DW251, braku oświetlenia przejścia na drodze W 534, (w km 71+245, 73+893) i na drodze W 560 (2+243, 3+703,4+810, 5+217, 6+657, 12+682, 14+164, 16+623, 18+646, 20+885, 26+283, 31+215, 34+675, 37+297).

Jak podał Naczelnik Wydziału Dróg elementy oznakowania poziomego wymagały częstego odnawiania, a ich trwałość jest uzależniona od różnych czynników i trudno ją jednoznacznie określić. Odnowienia oznakowania poziomego dokonywano corocznie. Było ono uzależnione od spraw związanych z ogłoszeniem przetargu oraz warunków atmosferycznych. Dodał, że zarządca drogi nie odpowiada za zapewnienie oświetlenia drogi czy elementów przejścia dla pieszych.

Dyrektor Zarządu wskazał, że nie podejmowano dalszych działań w sprawie informowania gmin o konieczności doświetlania przejść dla pieszych. Zgodnie

¹⁰ Zarządzenie nr 16/2020 z dnia 31 maja 2020 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji przeprowadzania przeglądów bieżących, okresowych kontroli rocznych i pięcioletnich dla dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz ustalenia wzorów protokołów kontroli okresowej, 9/2019, 16/2018, 32/2017, 25/2014 z dnia 7 marca 2014 r. w sprawie przeprowadzania okresowych kontroli obiektów budowlanych, objazdów dróg oraz przeglądów oznakowania pionowego przy przejazdach kolejowych.

¹¹ książki dróg, przeglądy roczne i pięcioletnie, dzienniki objazdów dróg.

¹² Na podstawie danych pozyskanych od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy.

¹³ 2 przejścia dla pieszych.

¹⁴ Dalej „11 wytypowanych przejść dla pieszych”.

z art. 18 Prawa energetycznego¹⁵ oświetlanie dróg, ulic i placów należy do zadań gminy. Dyrektor poinformował, że w 2017 r. przeprowadzono objazdy nocne gdzie poddano analizie oświetlanie przejść dla pieszych. Dodał, że ZDW widzi potrzebę podjęcia działań w zakresie oświetlania przejść dla pieszych. Wymaga to jednak ponownej analizy wszystkich przejść i skierowania stosownych wniosków do poszczególnych gmin.

(dowód: akta kontroli str. 262-267, 314, 348)

Wszystkie osoby przeprowadzające okresowe kontrole posiadały odnotowane uprawnienia. Wyniki kontroli dokumentowano protokołami okresowej kontroli rocznej lub pięcioletniej. Podawano w nich m.in. podstawowe dane ewidencyjne drogi, stan faktyczny (w tym nawierzchni, poboczy, odwodnienia), wyposażenie techniczne i urządzenia BRD (chodniki, bariery stalowe energochłonne, łańcuchowe i inne, oznakowanie poziome i pionowe, urządzenia sterowania ruchem, słupki wskaźnikowe, referencyjne i inne, oświetlenie) obiekty mostowe, a także inne urządzenia drogi i jej otoczenia (przystanki, zatoki, miejsca postojowe, zieleń, skrzyżowania z innymi drogami, przejazdy kolejowe, zjazdy, urządzenie i budowle obce). Odnotowywano także estetykę drogi i jej otoczenia, zalecenia i uwagi do realizacji z poprzedniego protokołu. Wpisywano wnioski i zalecenia oraz ocenę przydatności drogi do użytkowania (odpowiednia, ograniczona, niedostateczna). W siedmiu przypadkach wyniki okresowych kontroli odnotowano w protokołach, a dokumentację zdjęciową bądź wideo dołączono na płytach CD.

Jak podał Naczelnik Wydziału Dróg sprzęt oraz urządzenia wykorzystywane do przeprowadzania kontroli stanu dróg i objazdów dróg to: szkieletnik, drogomierz (kółko pomiarowe), taśma miernicza, sprzęt ochrony osobistej, aparat fotograficzny, kamera cyfrowa, komputer.

(dowód: akta kontroli str. 262-267, 320)

5. W okresie objętym kontrolą zlecono 11 audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żaden z nich nie dotyczył wyłącznie bezpieczeństwa przejść dla pieszych. Dotyczyły one skrzyżowań dróg wojewódzkich bądź skrzyżowań dróg wojewódzkich z drogami powiatowymi lub gminnymi.

Naczelnik Wydziału Dróg podał, że Zarząd nie opracowywał ani nie zlecał innych analiz ruchu drogowego na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 7, 140)

Łączny koszt wykonania ww. audytów wyniósł 100,1 tys. zł. Szczegółowa kontrolą objęto procedurę wyłonienia wykonawcy pięciu audytów o najwyższych kwotach (na łączną kwotę 55,5 tys. zł)¹⁶.

Wyboru wykonawcy trzech audytów (na łączną kwotę 37,1 tys. zł) przeprowadzono w trybie określonym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień

¹⁵ Tj. ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, ze zm.).

¹⁶ 1) Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 244 Kamienice – Strzelce Dolne z drogą powiatową nr 1507C Włóki – Jarużyn – Bydgoszcz w miejscowości Strzelce Górne (2017 r. – dalej: „audyt BRD w Strzelcach Górnych”); 2) Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 240 u. Chojnicka i 237 ul. Czerska w miejscowości Tuchola (2017 r. – dalej audyt BRD w Tucholi); 3) Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 189 ul. Złotowska z drogą gminną nr 020706C ul. Dworcowa w miejscowości Więcbork. (2016 r.); 4) Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 560 – ul. Warszawska, ul. Młyńska, ul. Spokojna, ul. Cicha w miejscowości Rypin (2017 r. – dalej audyt BRD w Rypinie); 5) Audyt BRD dla skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice – Tuchola – Świecie z drogą powiatową nr 1030C Cekcyn - Lubiewo - Sokole Kuźnica w m. Bysław. (2018 r. – audyt BRD w Bysławiu).

publicznych¹⁷, tj. w trybie przetargu nieograniczonego. Nie stwierdzono naruszeń ww. ustawy.

Wyboru wykonawcy dwóch pozostałych audytów (na kwotę 18,3 tys. zł) przeprowadzono w oparciu o uregulowania wewnętrzne, tj. o zarządzenia Dyrektora w sprawie realizacji zamówień wyłączonych spod stosowania przepisów ustawy Pzp, w związku z gospodarowaniem środkami publicznymi o wartości szacunkowej nieprzekraczającej równowartości kwoty 30 000 euro¹⁸. Postępowania były prowadzone zgodnie z tymi uregulowaniami.

(dowód: akta kontroli str. 307-320, 326, 339-344)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania Zarządu w zakresie identyfikowania i monitorowania niebezpiecznych przejść dla pieszych.

OBSZAR

2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

Opis stanu
faktycznego

1. Kontrolą objęto projekty organizacji ruchu przy 11 wytypowanych do oględzin przejściach dla pieszych.

Projekty te były zatwierdzone przez zarządzającego ruchem. Ustalono, że sposób ich realizacji w zakresie oznakowania pionowego i poziomego odpowiadał ujętym w nich założeniom. W przypadku trzech pisemnych zawiadomień o wprowadzeniu nowej organizacji ruchu (organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji), które przekazano w kontrowanym okresie, zawiadomienie nastąpiło bez zachowania ww. terminu, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury¹⁹. Dyrektor ZDW podał, że w tych przypadkach praktykowano przekazywanie takiej informacji telefonicznie, w ślad za czym szło zawiadomienie pisemne.

(dowód: akta kontroli str. 141-238, 268-291, 378)

2. W badanym okresie nie prowadzono audytów bezpieczeństwa dotyczących wyłącznie przejść dla pieszych. Analizie poddano pięć zleconych audytów, o których mowa w pkt. 1.5. niniejszego wystąpienia. W jej wyniku ustalono, że w czterech z nich zawarto zalecenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Dotyczyły one:

1) wyznaczenia optymalnych bezpiecznych ciągów pieszych wokół skrzyżowania, zwiększenia bezpieczeństwa pieszego oczekującego na możliwość przejścia przez DW 244 i wyeliminowanie ryzyka nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu oczekującemu przed przejściem lub znajdującemu się na przejściu, zwiększenia percepcji przejść dla pieszych dla kierowców poprzez odpowiednio wczesne oznakowanie możliwości pojawienia się pieszego na jezdni lub fizyczne wymuszenie zatrzymania się pojazdu przed przejściem (Audyt BRD w Strzelcach Górnym),

2) dobudowania chodników oraz przejście dla pieszych na wlocie ul. Czerskiej, wyznaczenia przejścia dla pieszych na wlocie ul. Głównej (audyt BRD w Tucholi),

¹⁷ Dz.U. z 2019 r. poz. 2019, dalej: „Pzp”.

¹⁸ Zarządzenie Dyrektora nr 70/2017 z 7 września 2017 r. i 1/2015 z 15 stycznia 2015 r.

¹⁹ w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784), dalej „rozporządzenie w sprawie warunków zarządzania ruchem”.

3) wyeliminowania na DW 560 - wlot z ul. Cichej ryzyka (na wyznaczonym przejściu dla pieszych) zdarzeń spowodowanych brakiem widoczności pieszy – kierowca – kierowca – pieszy oraz wzajemnymi konfliktami na przejściach dla pieszych (audyt BRD w Więcborku)

4) dobudowania chodnika oraz przejścia dla pieszych na wlocie ul. Strażackiej (audyt BRD w Bysławiu).

Dyrektor ZDW podał, że:

1) w przypadku audytu BRD w Strzelcach Górnych, z uwagi na brak środków, zrealizowano tylko pilne potrzeby związane z bieżącym utrzymaniem. Zostało zawarte porozumienie z gminą w celu ustalenia warunków współpracy, gmina zleciła dokumentację projektową, sprawa pozostaje w toku;

2) w przypadku audytu BRD w Tucholi wykonane zostały tylko zalecenia dla zarządcy drogi. Docelowo uzgodniono z Gminą i Powiatem Tucholskim wybór wariantu uwzględniającego budowę ronda. Skierowano wniosek, aby Gmina opracowała projekt przebudowy drogi i dokonała wykupu gruntów, sprawa pozostaje w toku;

3) w przypadku Audytu BRD w Więcborku zrealizowano zalecenia w 2018 r. W ramach tego zadania wymieniony został moduł sygnalizacji, wprowadzono detektory ruchu oraz zainstalowano urządzenia mierzące prędkość pojazdu. W przypadku jej przekroczenia wysyłany jest sygnał zmieniający światło na czerwone.

4) w przypadku audytu BRD w Bysławiu opracowano dwie koncepcje przebudowy skrzyżowania. W obu przypadkach konieczne są wykupy gruntów oraz wyburzenia, sprawa pozostaje w toku.

(dowód: akta kontroli str. 323, 348-349)

3. Szczegółowa kontrolą objęto 11 wytypowanych do kontroli przejść dla pieszych, o których mowa w obszarze I pkt 3 niniejszego wystąpienia. Według danych pozyskanych od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Bydgoszczy doszło na nich w latach 2016-2020 (do 30 maja) do 25 zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego. W 2016 r. i 2018 r. odnotowano odpowiednio dwa i jeden wypadek bądź kolizję drogową, w 2017 i 2019 r. dochodziło do większej liczby takich zdarzeń – odpowiednio dziewięć i 12.

W wyniku oględzin przeprowadzonych przy współudziale powołanego przez NIK specjalisty z dziedziny inżynierii ruchu drogowego i przy współudziale przedstawicieli ZDW ustalono co następuje:

- nawierzchnia na dziewięciu przejściach na pieszych oceniona została jako dobra, na dwóch jako dostateczna,

- na czterech przejściach, na których badano sprawność oświetlenia po zmroku, działało ono bez zastrzeżeń,

- na czterech przejściach obowiązywało ograniczenie prędkości do 40 km/h, na pozostałych do 50 km/h,

- na 10 przejściach znajdowały się udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, takie jak obniżone krawężniki, a na dwóch płytki ryflowane,

- w sześciu przypadkach stwierdzono, że oznakowanie pionowe było w odpowiednim stanie technicznym. W pozostałych przypadkach stwierdzono braki w tym zakresie, co przedstawiono w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”,

- w 9 przypadkach ustalono, że oznakowanie poziome było nieodpowiednio utrzymane, co przedstawiono w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”,

- w 10 przypadkach na przejściach dla pieszych zastosowano odwodnienie, które było utrzymane w prawidłowym stanie technicznym. W jednym przypadku stwierdzono, że kratka odwodnieniowa była zapchana, co przedstawiono w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(dowód: akta kontroli str. 141-238, 298-300, 328, 329)

4. W odniesieniu do 11 wytypowanych przejść dla pieszych nie stwierdzono zaleceń, uwag i propozycji od innych podmiotów. Zalecenie z kontroli okresowych dróg rocznych oraz pięcioletnich dotyczyło spraw przedstawionych w obszarze I pkt 3 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 262-267, 314, 348)

5. Dyrektor ZDW podał, że pracownicy Zarządu wielokrotnie podejmowali i podejmują wspólne działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Jednym z takich działań jest wspólna realizacja budowy chodników oraz doświetlanie przejść realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego. W przypadku przebudowy dróg, gdzie wykonywane jest oświetlenie, informacje przekazuje się do samorządów gmin, które odpowiadają za jego finansowanie i utrzymanie. W przypadku gdy gmina chce doświetlić przejście dla pieszych, zawierane jest porozumienie, w ramach którego nie pobiera się opłat za zajęcie pasa drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 328-329)

6. Dyrektor ZDW poinformował, że Zarząd nie prowadził kampanii społecznych ani innych działań informacyjno-edukacyjnych z zakresu komunikacji i promocji w przedmiocie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, gdyż to nie należy do jego kompetencji.

(dowód: akta kontroli str. 328-329)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W wyniku oględzin 11 wytypowanych przejść dla pieszych stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1) Na jednym z przejść w Chelmży²⁰ stwierdzono zbyt wąski chodnik (o szerokości ok. 1,2 m), który dodatkowo przewężony był lampą – do ok. 90 cm. W ten sposób ograniczona była możliwość swobodnego poruszania się, brakowało możliwości korzystania przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. Szerokości chodnika nie odpowiadała warunkom określonym w § 44 rozporządzenia z dnia 2 marca 1999 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²¹.

²⁰ Droga W551, skrzyżowanie ul. Mickiewicza z Hallera, kierunek m. Wybcz

²¹ Dz.U. z 2016 r. poz. 124, ze zm., dalej: „rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej”:

1. Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych, z zastrzeżeniem ust. 3. Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.

2. Szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,25 m.

3. Szerokość chodnika powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych, w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych.

Dyrektor podał, że w tym wypadku jedynym rozwiązaniem jest przebudowa odcinka drogi, co wiązałoby się z wykupem gruntów i opracowaniem dokumentacji projektowej. Dodatkowo mur znajdujący się przy chodniku wpisany jest do rejestru zabytków. Dodał, że w tym przypadku konieczne jest podjęcie działań związanych z opracowaniem dokumentacji projektowej i przebudową odcinka drogi, co zostanie zaplanowane na przyszły rok budżetowy. Poinformował przy tym, że były podejmowane działania związane z budową obwodnicy Chełmży – opracowano studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Brak środków finansowych nie pozwolił na dalszą realizację tego zadania.

(dowód: akta kontroli str. 141-159, 328)

2) Nieprawidłowo realizowano zadania wynikające z art. 20 ust. 1 pkt 4 ustawy o drogach, nakładające na zarządcę drogi obowiązek utrzymania nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. W tym zakresie (w wyniku przeprowadzonych oględzin) stwierdzono:

- w Szubinie²² znak D6 był oddalony od krawędzi jezdni o więcej niż 2 metry, co było niezgodne z Załącznikiem nr 1 (pkt 1.5.3.) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.²³, który stanowi, że znak drogowy na ulicach powinien być umieszczony w odległości od 0,5 do 2 m od krawędzi jezdni. Znak ten był również przesłonięty przez gałęzie drzewa i niewidoczny dla skręcających w tę ulicę w prawo. Na przejściu tym nieprawidłowo także oznakowano koniec skrajnego pasa ruchu znakiem F-17. Zgodnie z §49 ust. 5 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych²⁴ w tym przypadku powinien się zastosować znak D-14;

- w Ciechocinku²⁵, na przejściu znajdującym się w pobliżu szkoły, pod znakiem D6 brakowało dodatkowego oznakowania T27. Zgodnie z §47 ust. 5 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych w przypadku przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych przez dzieci pod znakiem D6 umieszcza się tabliczkę T-27;

- w Rypinie²⁶ przy ul. Powstania Styczniowego znak D-3 był umieszczony zbyt daleko, po 10 metrach od początku drogi jednokierunkowej, za przejściem dla pieszych. Zgodnie z załącznikiem nr 1 pkt 5.2.3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, znak D-3 umieszcza się na początku każdej drogi jednokierunkowej;

- w Chełmży na skrzyżowaniu ul. Hallera z A. Mickiewicza znak D6 i tabliczkę T27 ustawiono w ten sposób, że były niewidoczne dla kierowców skręcających w prawo z ulicy podporządkowanej²⁷;

- w Rypinie²⁸ przy jezdni jednokierunkowej po lewej stronie przejścia brakowało znaku D6. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w przypadku jezdni jednokierunkowej znak D-6 należy powtarzać po lewej stronie.

²² ul. Kościuszki 14, DW245

²³ w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm.), dalej: „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury”.

²⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, dalej „rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych”

²⁵ ul. Kopernika 16, DW 266.

²⁶ ul. Powstania Styczniowego 2a, DW534.

²⁷ Przy skręceniu z ul. Hallera w prawo (kierunek m. Wybacz).

²⁸ ul. Warszawskiej 6, W560

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że skierowane zostaną wnioski do zarządzającego ruchem opisujące szczegółowo wskazane nieprawidłowości. Dodatkowo podał, że w m. Szubin gałęzie drzewa zostaną przycięte, w Rypnie przy ul. Warszawskiej brakujące oznakowanie zostanie uzupełnione.

(dowód: akta kontroli str. 141-238, 298-300, 328)

- w przypadku dziewięciu przejść²⁹ oznakowanie poziome było przetarte i częściowo niewidoczne. Zgodnie z pkt 1.2 Załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, oznakowanie poziome ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i powinno się cechować dobrą widocznością w ciągu całej doby.

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że prowadzone są obecnie roboty związane z odmalowywaniem oznakowania poziomego na całej sieci administrowanych dróg. Umowy te zostaną zakończone do 30 września 2020 roku.

(dowód: akta kontroli str. 141-238, 298-300, 329)

- w przypadku przejścia dla pieszych w Mogilnie stwierdzono zapchaną kratkę odwadniającą. Na przejściu tym po jednej stronie stwierdzono również zapadnięty chodnik, co wskazywało, że podczas opadów zbierała się w tym miejscu woda.

Dyrektor podał, że niezwłocznie podjęte zostaną działania związane z odmuleniem studzienki kanalizacyjnej i działania związane z zapadnięciem chodnika.

(dowód: akta kontroli str. 141, 148-149, 164, 170, 329)

3) Na jednym z przejść dla pieszych w Rypnie³⁰ stwierdzono, że dalsze z niego korzystanie może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego. W trakcie oględzin ustalono m.in., że na tym przejściu jest ograniczona widoczność pieszego z perspektywy kierowcy, a także ograniczona widoczność zbliżającego się pojazdu z perspektywy pieszego - do ok. 20 metrów. Stwierdzono ponadto: brak widoczności pieszego i pojazdu w przypadku aut zawracających z drogi głównej. Ustalono, że z jednej strony przejście to prowadzi na zbyt wąski chodnik (90 cm), za którym bezpośrednio znajduje się budynek mieszkalny i brakuje obniżonych krawężników (obecne mają 20 cm wysokości), umieszczenie znaku D-6 na tle reklamy, co zmniejsza jego widoczność, a także, że znaki D-3 i B-36 po prawej stronie drogi są niewidoczne ponieważ są zasłonięte przez poprzedzający je znak D-6, dodatkowo oznakowanie P-10 jest nieczytelne oraz brakuje oznakowania P-14.

W dniu 17 lipca 2020 r. poinformowano Dyrektora ZDW w trybie art. 51 ustawy o NIK o stwierdzonym zagrożeniu dla zdrowia i życia ludzkiego. W odpowiedzi z 20 lipca 2020 r., Dyrektor Zarządu poinformował o skierowaniu pisma do zarządzającego ruchem, tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego o pilne powołanie komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która dokona dokładnej analizy istniejących warunków na wskazanym przejściu dla pieszych, rozważy zasadność jego funkcjonowania oraz wskaże ewentualne środki zaradcze mające na celu zachowanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Dyrektor podał także, że skrzyżowanie w Rypnie na drodze wojewódzkiej 534 funkcjonowało od wielu lat, zanim jeszcze powołany został w 1999 r. ZDW. Wskazał, że do tej pory nie podejmowano działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa

²⁹ W Ciechocinku, Dobrzyniu nad Wisłą, Kcynii, Mogilnie, Rypnie (dwa przejścia), Solcu Kujawskim, Szubinie, Żninie.

³⁰ ul. Powstania Styczniowego 2a (wcześniej ul. 21 stycznia), DW 534.

w tym miejscu, choć samo przejście nie spełnia wymagań określonych w przepisach prawa.

(dowód: akta kontroli str. 207-222, 239-242, 330)

OCENA CZĄSTKOWA

Kontrola przejść dla pieszych wykazała, że nawierzchnia dziewięciu z nich była dobra, a w dwóch przypadkach dostateczna. Sprawne było oświetlenie po zmroku – na czterech skontrolowanych w tym zakresie przejściach. Jako nieprawidłowe oceniono nieodpowiednie utrzymanie przejść dla pieszych. W dziewięciu przypadkach stwierdzono nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym, w pięciu braki bądź nieodpowiednie utrzymanie oznakowania pionowego.

W przypadku jednego z przejść stwierdzono, że dalsze z niego korzystanie może stanowić zagrożenie życia i zdrowia ludzkiego, o czym poinformowano Dyrektora ZDW. W związku z tym wniesiono o podjęcie pilnych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w tym miejscu.

Ponadto między rokiem 2016 a 2019 wzrosła liczba zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na wytypowanych do kontroli przejściach dla pieszych.

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.

Wnioski

1. Zapewnienie na przejściach dla pieszych prawidłowego oznakowania poziomego i pionowego.
2. Utrzymanie odpowiedniego otoczenia i widoczności w obrębie przejść dla pieszych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy. 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 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.

Bydgoszcz, września 2020 roku

Kontroler
Szymon Hałasiewicz
doradca ekonomiczny

.....
Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

p.o. Dyrektor
Tomasz Sobecki

.....
Podpis

Na podstawie art. 35c ust. 1 ustawy o NIK w powyższym tekście dokonano sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej poprzez:

1) zastąpienie użytej na stronie 12 (przypis 22) liczby „245” liczbą „246”.

Kontroler
Szymon Hałasiewicz
doradca ekonomiczny

.....
Podpis