



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.411.004.01.2017
I/17/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli I/17/004 – Bezpieczeństwo i płynność ruchu na przejeździe kolejowym w Gdańsku Oruni.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku

Kontroler Alicja Kosznik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/88/2017 z dnia 07.07.2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny w Gdańsku (dalej „CRI Region Północny”).

Kierownik jednostki kontrolowanej Andrzej Krawczyński, Dyrektor Regionu Północnego (dalej „Dyrektor”).

(dowód: akta kontroli str.3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia¹, że CRI Region Północny w ramach przeprowadzonych w latach 2011-2014 prac modernizacyjnych na linii kolejowej E 65 prawidłowo zrealizował roboty inwestycyjne/remontowe na obszarze przejazdu kolejowego w ul. Sandomierskiej w Gdańsku Oruni.

Modernizacja przeprowadzona na podstawie „Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa-Działdowo-Gdynia” z 2004 r., Decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego” oraz dokumentacji projektowej z 2009 r. zapewniła bezpieczeństwo i płynność ruchu na przejeździe, stosownie do dokumentacji będącej jej podstawą.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Podstawowym zadaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji (dalej „CRI”) - jednostki organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „Spółka”) - jest realizacja przydzielonych przez Zarząd Spółki przedsięwzięć inwestycyjnych, w szczególności: zarządzanie operacyjne projektami inwestycyjnymi (obejmującymi prace projektowe i budowlane) oraz projektami przygotowania inwestycji (obejmującymi w szczególnych przypadkach studia wykonalności, prace projektowe oraz uzyskiwanie decyzji administracyjnych) współfinansowanymi ze środków unijnych, środków budżetowych, Funduszu Kolejowego, środków własnych oraz innych źródeł wraz z zapewnieniem dokumentowania tych projektów.

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.

CRI tworzą: Biuro CRI oraz Regiony CRI. Zadaniem Regionu (m.in. Regionu Północnego w Gdańsku) jest prowadzenie przydzielonych przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym przygotowanie uzasadnień techniczno-ekonomicznych wniosków dla przedsięwzięć inwestycyjnych powierzonych Regionowi do realizacji oraz przygotowanie (zlecenie, uzgadnianie i odbiór) dokumentacji projektowej i przedprojektowej przedsięwzięć inwestycyjnych.²

(dowód: akta kontroli str.4-29)

Region Północny CRI funkcjonuje w obecnej strukturze od 1 czerwca 2014 r. W poprzednim okresie³ jednostki tworzące CRI (Biuro Centrum, Zespoły Projektów Unijnych/Wyodrębnionych oraz Oddziały Centrum (w tym Oddział w Gdańsku) podlegały bezpośrednio Dyrekcji Centrum Realizacji Inwestycji z siedzibą w Warszawie⁴.

(dowód: akta kontroli str.157-158)

1. Roboty inwestycyjne/remontowe w ramach modernizacji linii E 65 na obszarze LCS⁵ Gdańsk.

Roboty inwestycyjne na obszarze LCS Gdańsk, w tym roboty w rejonie Gdańska Oruni, prowadzone były w latach 2011-2014.

Podstawę przeprowadzonych robót stanowiły: Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa-Działdowo-Gdynia⁶ (dalej „Studium wykonalności”), decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 11 lipca 2009 r. oraz dokumentacja projektowa z 2009 r.

W ww. dokumentach nie przewidziano budowy skrzyżowań dwupoziomowych na przejazdach w ciągu ulic Dworcowej i Sandomierskiej w Gdańsku Oruni.

(dowód: akta kontroli str.45-148)

Zgodnie z zapisami Studium wykonalności:

- do zarządu kolei należy: budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi i nawierzchnią drogową w obszarze skrajni kolejowej oraz budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów;
- przejazdy i przejścia podzielono na kategorie zależne od warunków lokalnych (oznaczone lit.: A - F zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie⁷ (dalej rozporządzenie z 1996 r.);
- ustalenie sposobu zabezpieczenia nowego przejazdu kolejowego lub przejścia użytku publicznego, zmiana sposobu istniejącego zabezpieczenia, ustalenie kategorii przejazdu, zlikwidowanie przejazdu lub przejścia użytku publicznego oraz ustalenie warunków ich widoczności dokonywane są w terenie przez

² Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji – Załącznik do uchwały Nr 736/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 3 lipca 2017 r.

³ Od dnia 1 stycznia 2010 r. – zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym przyjętym uchwałą nr 487/2009 r. z dnia 10.11.2019 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie kolejowe S.A Centrum Realizacji Inwestycji.

⁴ Zakres zadań nie zmienił się.

⁵ Lokalne Centrum Sterowania.

⁶ Nr ISPA/2001/PL/16/P/PA/005-2 – 21 luty 2004 r.

⁷ Dz.U. Nr 33, poz.144, ze zm.

zarząd kolei w porozumieniu z właściwym zarządem drogi i komendantem wojewódzkim policji;

- droga w obrębie przejazdu drogowego powinna być zaprojektowana i wykonana tak, aby nie ograniczała właściwości technicznych i użytkowych drogi z którą się krzyżuje, a skrzyżowanie drogi z linią kolejową powinno być zaprojektowane i wykonane zgodnie z przepisami w sprawie warunków technicznych określonych dla skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowania.

W Studium wykonalności dla skrzyżowania dróg z koleją:

- w opcji „O” – stan techniczny nawierzchni przejazdów określono jako średni; na odcinkach torów podlegających wymianie przyjęto za niezbędną równoczesną przebudowę zabudowy torów oraz dojazdów do przejazdu; przyjęto rehabilitację istniejących przejazdów kolejowych polegającą na dostosowaniu ich nawierzchni do wymogów technicznych określonych w rozporządzeniu z 1996 r. i obowiązujących wytycznych; Przyjęto: demontaż istniejącej zabudowy torów w trakcie robót torowych; wykonanie odwodnienia przejazdu oraz przepustów kablowych w trakcie robót torowych; wymianę płyt przejazdowych na nowe płyty prefabrykowane typu „Miroslaw Ujski” po ułożeniu nawierzchni torowej oraz dostosowanie nawierzchni drogowej do wymogów technicznych, jakim powinny odpowiadać modernizowane przejazdy i odpowiednio do klasy drogi.
- w opcji „2” – w ramach modernizacji linii E65, w zależności od przyjętych ogólnych parametrów eksploatacyjnych linii oraz uwarunkowań lokalnych przyjęto przekwalifikowanie przejazdów na przejazdy o wyższej kategorii lub ich likwidację (w związku z problemem kolizyjności i strat czasu wraz ze wzrostem prędkości i natężenia ruchu pociągów oraz prędkości i natężenia ruchu samochodowego).

W ramach projektowanych rozwiązań w opcji „2” jako założenie generalne przyjęto likwidację przejazdów z uwagi na planowaną prędkość pociągów 200km/h oraz pozostawienie nielicznych przejazdów w miejscach niższej prędkości pociągów.

Dla projektowanych rozwiązań komunikacyjnych, w powiązaniu ze skrzyżowaniami dróg z modernizowaną linią kolejową, przeprowadzono konsultacje z urzędami gmin i miast. Uzyskano akceptację dla projektowanych rozwiązań.

Biuro Rozwoju Gdańska nie wniosło zastrzeżeń w odniesieniu do przedstawionych propozycji zmiany przejść dla pieszych w jednym poziomie na przejścia nad torami oraz pozostawienia istniejących przejazdów kat. A w obszarze miasta Gdańska, jednocześnie informując o zamierzeniach komunikacyjnych w obszarze objętym projektem. Zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” oraz „Koncepcją układu ulicznego w rejonie węzła integracyjnego Czerwony Most” Miasto przewidziało cztery przekroczenia linii kolejowej przez trasy drogowe (Obwodnica Południowa – w rejonie Lipce, ul. Nowa Podmiejska, ul. Nowa 3-go Maja i ul. Nowa Toruńska oraz dodatkowe przekroczenie kładką pieszą w rejonie węzła integracyjnego Czerwony Most⁸).

(dowód: akta kontroli str.45-78)

⁸ Pismo Biura Rozwoju Miasta Gdańska z dnia 5.01.2004 r. – BRG/ZK/KW-114/JR/2003

Projekt decyzji lokalizacyjnej dla skrzyżowania dróg z koleją przewidywał na odcinkach o prędkości przekraczającej 120 km/h wyłączenie eksploatacji przejazdów niestrzeżonych.

Przy prędkości do 140 km/h zakładano istnienie przejazdów kategorii A, B i C, a przy prędkości 140-160 km/h – wyłącznie kategorii A lub B.

Na odcinkach przekraczających planowaną prędkość 160 km/h przewidziano likwidację przejazdów w poziomie szyn oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych lub dróg równoległych.

Projekt decyzji lokalizacyjnej, który Wojewoda Pomorski, zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁹, skierował 15 maja 2005 r. m.in. do Prezydenta Miasta Gdańska, zakładał pozostawienie istniejących przejazdów (przejazdy kat. A: km 324.528¹⁰ i km 325.385¹¹) w poziomie szyn.

Projekt ten uzyskał wszystkie niezbędne uzgodnienia¹².

(dowód: akta kontroli str.79-109)W dniu 11 lipca 2005 r. Wojewoda Pomorski, uwzględniając uwagi zawarte w uzgodnieniach, uwagi i wnioski zgłaszane w związku z udziałem społeczeństwa w postępowaniu w sprawie oddziaływania na środowisko oraz wnioski i uwagi zgłaszane w trakcie prowadzonych konsultacji społecznych, wydał dla ww. inwestycji decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego¹³, w której zamieszczono zapis zobowiązujący inwestora do zrealizowania uwag zawartych w uzgodnieniach na etapie projektu budowlanego.

(dowód: akta kontroli str.110-120)

W Projekcie budowlanym dla istniejących przejazdów w poziomie szyn warunki techniczno-eksploatacyjne w oparciu o rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie¹⁴ przyjęto:

- przejazd kategorii „A” w km 324,5+26,60 obsługiwany ze strażnicy przejazdowej zlokalizowanej w km 325,510 (skrzyżowanie linii kolejowej z ul. Smętnej) – maksymalna prędkość projektowa pociągów pasażerskich od km 324,1 do km 324,5 z pudłem klasycznym $V_{pk}=160$ km/h, z pudłem wychylnym $V_{pw}=200$ km oraz od km 324,5 do km 325,000 z pudłem klasycznym i wychylnym $V_{pk}=140$ km/h.

Dla układu torów w planie określono, że w ramach modernizacji odcinka linii kolejowej E 65 od km 324,1 do km 342,500 dla uzyskania szybkości po torach biegnących w łukach dla pociągów pasażerskich z taboru klasycznym $V=160$ km/h i pudłem wychylnym $V=200$ km, a od km 324,500 do km 325,000 dla taboru klasycznego $V=140$ km/h i taboru z pudłem wychylnym $V=160$ km/h oraz dla pociągów towarowych $V_t=80$ km/h, należy dokonać korekty geometrii torów poprzez przyjęcie odpowiednich promieni i krzywych przejściowych.

- przejazd kategorii „A” w km 325,3 + 86,15 (skrzyżowanie ul. Sandomierskiej z torami) obsługiwany z nastawni przez dyżurnego ruchu – maksymalna prędkość pociągów pasażerskich:

⁹ Dz.U. z 2017 r. poz. 1073

¹⁰ W świetle ul. Smętnej.

¹¹ W świetle ul. Sandomierskiej.

¹² M.in. - Postanowienie Prezydenta Miasta Gdańska nr WUAiOZ-I-735/5730/05/3 z dnia 17.06.2005 r. o uzgodnieniu projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji celu publicznego, w dn. 16.06.2005 r. uzgodnienie nr ŚR/Ś.II.6618/160/2005 Wydziału Środowiska i Rolnictwa (pod kątem ochrony środowiska), w dn. 11.07.2005 r. uzgodnienie w odniesieniu do obszarów „Natura – 2000” nr Ś/Ś-VII.JZ.6635/18/05; w dn. 8.07.2005 r. uzgodnienie nr SE.ZNS-80/4910/236/05 Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

¹³ Decyzja Nr OK-I/IN/04/05.

¹⁴ Dz.U. Nr 151, poz.987 ze zm.

- od km 325,0 do km 326,5 dla pociągów z pudłem klasycznym i wychylnym $V=140$ km/h,
- od km 326,5 do km 327,7 dla pociągów z pudłem klasycznym i wychylnym $V=100$ km/h.

Dla układu torów w planie określono, że w ramach modernizacji odcinka linii kolejowej E 65 od km 325,00 do km 327,750 dla uzyskania szybkości pociągów pasażerskich z taborem klasycznym i pudłem wychylnym $V=140$ km/h do km 326,500, a na dalszym odcinku dla $V_p=100$ km/h na całej długości odcinka należy dokonać korekty geometrii torów poprzez przyjęcie odpowiednich promieni i krzywych przejściowych.

(dowód: akta kontroli str.121-148)

Przepisy § 4 rozporządzenia z 1996 r. określały wymóg:

- stosowania skrzyżowań dwupoziomowych dla skrzyżowań projektowanych przy budowie nowej linii kolejowej lub drogi,
- przebudowy istniejących przejazdów na dwupoziomowe,

w przypadku przewidywanej maksymalnej prędkości pociągów przekraczającej 160 km/h.

Przepisy § 39 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie¹⁵ (dalej „rozporządzenie z 2015 r.”) nakładały wymóg stosowania skrzyżowania wielopoziomowego przy przebudowie linii kolejowej w przypadku linii krzyżującej się z drogą:

- na której ruch pociągów jest prowadzony albo planowany z prędkością wyższą niż 160 km/h;
- łączny czas zamknięcia przejazdu kolejowo-drogowego dla pojazdów drogowych jest dłuższy niż 12 godzin na dobę lub
- istnieją dogodne warunki terenowe i zastosowanie skrzyżowania wielopoziomowego jest uzasadnione pod względem ekonomicznym lub obronnym.

Czas zamknięcia zapór kolejowych określony na podstawie pomiarów wykonanych na przejeździe w dniach 29-30 września 2015 r. wynosił odpowiednio 06:49:56 (28,5%) i 07:38:37 (31,8%).

(dowód: akta kontroli str.149)

3. Kontrole i audyty.

Kontrolowane zagadnienia nie były przedmiotem kontroli wewnętrznych, zewnętrznych ani audytu.

(dowód: akta kontroli str.150, 155)

4. Planowane działania.

Z wyjaśnień Dyrektora wynika, że w ramach kontraktów na realizację projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia - obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” prowadzonych przez CRI Region Północny zadania zostały zrealizowane zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową oraz nie podejmowano innych, niż wynikające z dokumentacji projektowej, działań mających na celu poprawienie przepustowości przejazdu.

(dowód: akta kontroli str.150, 155)

¹⁵ Dz.U. z 2015 r. poz.1744.

5. Współpraca z zarządcą drogi.

W obrębie dzielnicy Gdańsk Orunia zlokalizowanych jest łącznie pięć przejazdów kolejowo-drogowych stanowiących znaczne utrudnienie dla mieszkańców oraz okolicznych przedsiębiorstw i ograniczających dostępność komunikacyjną dzielnicy, zwłaszcza w kontekście dojazdu służb ratunkowych.

Na linii kolejowej nr 9¹⁶ znajdują się: przejazd kat. B w km 322,094 w ul. Niegowskiej, przejazd kat. A w km 324,528 w ul. Smętnej i przejazd kat. A w km 325,385 w ul. Sandomierskiej.

Na linii kolejowej nr 721 znajdują się: przejazd kat. B w km 1,057 i przejście kat. E w km 1,130 w ul. Przy Torze oraz przejazd kat. B w km 1,499 w ul. Równej.

W ocenie Dyrektora, ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego, korzystna byłaby likwidacja przejazdów i przejść w poziomie szyn i zastąpienie ich bezkolizyjnymi przeprawami przez tory.

W dniu 22 sierpnia 2016 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Miasto Gdańsk podpisały list intencyjny dot. współdziałania przy pozyskaniu przez Miasto środków unijnych na budowę wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 9 w ciągu planowanej ul. Nowej Podmiejskiej w zamian za likwidację przejazdu kat. A w km 325,385 w ul. Sandomierskiej.

(dowód: akta kontroli str.153-155)

Z wyjaśnień Dyrektora wynika, że Miasto wystąpiło z wnioskiem do UE o pozyskanie dofinansowania na realizację tej inwestycji w ramach CEF¹⁷.

Wniosek nie uzyskał dofinansowania, ze względu na fakt, że projekt stanowi zadanie punktowe, a środki unijne przeznaczane są przede wszystkim na projekty komplementarne, dające większe korzyści dla społeczności lokalnych.

Miasto zwróciło się więc do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o włączenie planowanego wiaduktu drogowego w ul. Nowej Podmiejskiej do przedsięwzięcia dot. linii nr 721 oraz o ujęcie tego obiektu w Krajowym Programie Kolejowym. Umożliwi to Miastu ponownie wystąpienie z wnioskiem do CEF (przedstawienie wiaduktu jako elementu większego, multilokalizacyjnego projektu). Takie rozwiązanie zwiększy szanse na pozyskanie środków unijnych. Obecnie w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uruchomiono nowy projekt inwestycyjny pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap III”, stwarzający możliwość współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie współfinansowania inwestycji samorządów obejmujących likwidację przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn i budowę w zamian skrzyżowań dwupoziomowych.

Zgodnie z wstępnymi założeniami projektu, warunkiem podjęcia współpracy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z samorządem będzie likwidacja przejazdów bądź przejazdów kolejowo-drogowych. Inwestorem i stroną umów z wykonawcami każdego przedsięwzięcia będzie samorząd, z udziałem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako współzamawiającym. Gwarantuje to znacznie większe zaangażowanie samorządów w proces inwestycyjny, w tym w pozyskiwanie decyzji administracyjnych, procesy uzgodnieniowe i roboty budowlane.

Umożliwi to także zachowanie standardów wymaganych przez CUPT¹⁸ i bezpośredni dostęp do dokumentów na każde żądanie instytucji kontrolującej.

W celu wstępnej akcesji do III etapu projektu „Poprawa bezpieczeństwa...” samorząd zobowiązany jest przygotować koncepcję programowo-przestrzenną określającą rozwiązania techniczne, sposób powiązania z lokalnym układem

¹⁶ Linia E 65.

¹⁷ Program „Connecting Europe Facility” – tzw. Instrument „Łącząc Europę”.

¹⁸ Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

komunikacyjnym, koszty realizacji inwestycji wraz z argumentacją uzasadniającą realizację projektu (określenie uzyskanych korzyści).

Ostateczny wybór zadań do realizacji w ramach III etapu zostanie dokonany po otrzymaniu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyników koncepcji programowo-przestrzennej opracowanej przez Miasto i zależeć będzie od wysokości dostępnych środków finansowych.

Z uwzględnieniem sytuacji dzielnicy Gdańsk Orunia oraz wcześniejszych wystąpień do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego i Miasta podjęte zostały rozmowy z władzami Gdańska na temat wspólnej budowy skrzyżowań bezkolizyjnych w zamian za likwidację wybranych przejazdów kolejowo-drogowych linii kolejowej nr 721 oraz linii kolejowej nr 9.

W dniu 2 sierpnia 2017 r. odbyło się kolejne spotkanie z przedstawicielem Miasta, na którym omówiono możliwości połączenia zadań na liniach nr 721 oraz nr 9 i ich realizacji w ramach III etapu projektu „Poprawa bezpieczeństwa...”.

W opinii Miasta utworzenie komplementarnego projektu ma ogromne znaczenie społeczne, ze względu na naciski mieszkańców dzielnicy Orunia na budowę ul. Nowej Podmiejskiej wraz z bezkolizyjną przeprawą przez tory linii kolejowej nr 9. Miasto ma szansę pozyskać dofinansowanie z CEF tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy budowa obiektu w ul. Nowej Podmiejskiej będzie elementem większego projektu.

Ze względu na ograniczoną pulę środków i duże potrzeby samorządu, zgłaszane projekty będą poddane szczegółowej analizie i nie wszystkie zakwalifikują się ostatecznie do realizacji w ramach III etapu.

Przy dokonywaniu wyboru znaczenie będzie miała efektywność – w tym liczba zlikwidowanych przejazdów kolejowo-drogowych.

Obecnie trwają rozmowy w celu określenia ostatecznego zakresu planowanej inwestycji, który będzie ujęty w nowym liście intencyjnym.

(dowód: akta kontroli str.150-156)

6. Skargi i wnioski.

W kontrolowanym okresie do CRI nie wpłynęły skargi ani wnioski dotyczące bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe kolejowym w Gdańsku Oruni.

(dowód: akta kontroli str.30-41)

W dniu 6 maja 2015 r. w trybie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej¹⁹ udzielono informacji w zakresie „budowy obiektów inżynierskich w ramach modernizacji linii 009 na terenie LCS Gdańsk, w zamian lub obok istniejących przejazdów kolejowych”.

(dowód: akta kontroli str.42-44)

W działalności CRI Region Północny w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

¹⁹ Dz.U. z 2016 r. poz.1764 .

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK²⁰ 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 Gdańsku.

Gdańsk, dnia ~~26~~ października 2017 r.


Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

Kontroler

Alicja Kosznik
Główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

.....
Ewa Jasińska-Kluczek
podpis

²⁰ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 2017 r. poz.524)



