




RPW/81143/2020 P
Data: 2020-12-22

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Łodzi

LLO.410.023.01.2020

Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego KANCELARIA	
Wpł. dnia	21-12-2020
Nr 81143	podpis 

Krzysztof Chojniak
Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego
Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego
Pasaż Karola Rudowskiego 10
97-300 Piotrków Trybunalski

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/308 – Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Pasaż Karola Rudowskiego 10 k. 97-300 Piotrków Trybunalski (dalej zw. Urzędem)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Chojniak, Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego od 2006 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.2. Ocena sposobu finansowania zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.3. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Okres objęty kontrolą	Kontrola obejmuje lata 2018-2020, do dnia zakończenia czynności kontrolnych. Kontrolą mogą być również objęte dokumenty wytworzone wcześniej bądź później, niezbędne dla realizacji celu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Dominik Gołacki, gł. specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LLO/170/2020 z 30 września 2020 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, w sposób nieprawidłowy wykonywał część swoich obowiązków zarządzającego ruchem na drogach miasta.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Prezydent, nie przeprowadzał kontroli półrocznej prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i w konsekwencji nie posiadał pełnej wiedzy o sytuacji na drogach miasta. Informacje dotyczące stanu ww. elementów wyposażenia dróg pozyskiwane były przez inne służby, z posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz w ramach dokonywanych odbiorów wybranych organizacji ruchu. W trakcie czynności kontrolnych stwierdzono przypadki braku udokumentowania wprowadzenia organizacji ruchu, zatwierdzania niekompletnych projektów organizacji ruchu oraz przechowywania części projektów organizacji ruchu, tj. projektów zatwierdzonych po 2015 r. W Urzędzie tylko jeden pracownik zajmował się zadaniami dot. zarządzania ruchem.

Pozytywnie należy ocenić przeprowadzanie przez Miasto analiz potrzeb w zakresie wysokości środków finansowych niezbędnych do skutecznej realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również powołanie Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wspierającej zadania organu zarządzającego ruchem oraz zarządcy drogi.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Struktura organizacyjna podmiotów zaangażowanych w realizację zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. W Regulaminie organizacyjnym Urzędu Miasta, żadnej komórce organizacyjnej nie przypisano jednoznacznie zadań z zakresu zarządzania ruchem, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁴. W zadaniach Referatu Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska wskazano jedynie „wykonywanie czynności w ramach obowiązującego prawa, wynikających z nadzoru nad Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta”.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że Regulamin organizacyjny zostanie uzupełniony o zadania organu zarządzającego ruchem zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

W kwietniu 2015 r. Prezydent Miasta upoważnił Zastępcę Prezydenta⁵ do załatwiania wszystkich spraw z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w granicach Miasta, z wyjątkiem autostrad i dróg

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁴ Dz. U. z 2017 r., poz. 784.

⁵ Na podstawie art. 39 ust. 2 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.), art. 268a ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.) w związku z art. 10 ust. 6 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.).

ekspresowych, należących do organu zarządzającego ruchem, do których mają zastosowanie przepisy ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶.

Zastępca Prezydenta Miasta ukończył w 2018 r. warsztaty w zakresie „Procedury zmiany organizacji ruchu, stałej i czasowej organizacji ruchu – prawo teoria i praktyka”.

Ww. upoważnienie zostało udzielone na podstawie art. 39 ust. 2 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁷, art. 268a ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego⁸, w związku z art. 10 ust. 6 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁹.

NIK wskazuje, że Prezydent Miasta jako organ zarządzający ruchem, mógł upoważnić pracownika obsługującego ten organ do czynności w zakresie zarządzania ruchem (w szczególności do zatwierdzania projektów organizacji ruchu) jedynie jako kierownik urzędu, tj. na podstawie przepisów ustawy o samorządzie gminnym, nie zaś na podstawie art. 268a Kodeksu postępowania administracyjnego.

(akta kontroli str. 6-234, 451, 454-456)

W okresie objętym kontrolą, zadania z zakresu zarządzania drogami zostały powierzone Zarządowi Dróg i Utrzymania Miasta w Piotrkowie Trybunalskim (dalej zw. ZDiUM) – jednostce budżetowej Miasta – na podstawie Statutu i Regulaminu Organizacyjnego ZDiUM. Dodatkowo od stycznia 2015 r. kolejni Dyrektorzy ZDiUM byli upoważnieni do załatwiania w imieniu Prezydenta Miasta wszystkich spraw należących do zarządcy dróg wynikających z ustawy o drogach publicznych, przepisów wykonawczych do ustawy oraz Statutu ZDiUM, w tym do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń.

Zgodnie z Regulaminem ZDiUM do zadań Dyrektora należała m.in. realizacja zadań z zakresu inżynierii ruchu drogowego: opiniowanie projektów tymczasowej zmiany organizacji ruchu, sprawy dotyczące organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również udział w kontroli ruchu drogowego w zakresie określonym odrębnymi przepisami.

(akta kontroli str. 235-303)

W lipcu 2003 r. została powołana Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w celu realizacji zadań Prezydenta Miasta na prawach powiatu z zakresu organizacji ruchu na drogach publicznych znajdujących się na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego¹⁰. Komisja ta, wg. stanu na dzień przeprowadzania kontroli, składała się z przedstawicieli: ZDiUM, Komendy Straży Miejskiej, Komendy Miejskiej Policji oraz Pracowni Planowania Przestrzennego w Piotrkowie Trybunalskim. Obsługą Komisji zajmował się ZDiUM.

(akta kontroli str. 304-343)

2. Urząd Miasta w 2018 r. zarządzał ruchem na 387 drogach o łącznej długości 217,4 km, natomiast w 2019 i I połowie 2020 r. na 385 drogach o łącznej długości 215,79 km. W badanym okresie wpłynęło łącznie 936 projektów stałej organizacji ruchu oraz 906 projektów czasowej. Wszystkie projekty zostały zatwierdzone.

(akta kontroli str. 451, 453)

⁶ Dz. U. z 2020 r., poz. 110.

⁷ Dz. U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.

⁸ Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.

⁹ Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

¹⁰ Na podstawie § 8 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

W wyniku badania 20 wybranych projektów organizacji ruchu¹¹ w zakresie ich zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, ustalono że:

- a) wszystkie projekty były rozpatrywane i zatwierdzone przez upoważnionego Zastępcę Prezydenta Miasta,
- b) 13 projektów zawierało plan organizacyjny w wymaganej skali (§ 5 ust. 1 pkt 1 ww. rozporządzenia),
- c) 18 projektów zawierało plan sytuacyjny w wymaganej skali (§ 5 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia),
- d) 19 projektów zawierało plan sytuacyjny zawierający m.in. lokalizację znaków drogowych i parametry drogi (§ 5 ust 1 pkt 2 lit. a i b ww. rozporządzenia),
- e) żaden z ww. projektów nie obejmował obszarów objętych sygnalizacją świetlną;
- f) 19 projektów zawierało opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze (§ 5 ust 1 pkt 5 ww. rozporządzenia),
- g) 9 projektów zawierało przewidywany termin wprowadzenia czasowej i stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu (§ 5 ust 1 pkt 6 ww. rozporządzenia),
- h) wszystkie projekty zawierały nazwisko i podpis projektanta,
- i) w 2 przypadkach do projektu dołączono opinię właściwego komendanta Policji (w przypadku pozostałych projektów opinia nie była wymagana – dotyczyły dróg gminnych),
- j) w żadnym z ww. przypadków nie przekazano projektu do uzupełnienia,
- k) 12 projektów zostało zatwierdzonych w dniu ich złożenia, a 8 w ciągu jednego do pięciu dni,
- l) w ewidencji projektów organizacji ruchu nie wskazywano rzeczywistego terminu nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (§ 9 ust. 2 pkt 7),
- m) w 10 przypadkach w ewidencji organizacji ruchu prawidłowo wprowadzono: datę zatwierdzenia projektu, termin w którym powinna zostać wprowadzona organizacja zatwierdzona ruchu oraz przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (§ 9 ust. 2 pkt 6 i 7).

(akta kontroli str. 344-450)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w ewidencji organizacji ruchu w ośmiu przypadkach terminy, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu oraz przewidywany terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu, wpisywane były na podstawie danych wskazanych we wnioskach o zatwierdzenie projektów. W jednym przypadku, gdzie termin wprowadzenia organizacji ruchu wskazano „2019 r.”, wynikał z przewidywanego terminu rozpoczęcia prac uwarunkowanego od realizacji przebudowy kolizji urządzeń kolejowych realizowanych przez PKP. W kolejnym przypadku wskazanie terminu wprowadzenia organizacji ruchu było niemożliwe, ponieważ inwestycja była w trakcie przygotowywania.

(akta kontroli str. 549-557)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Prezydent Miasta, jako organ zarządzający ruchem, wbrew obowiązkowi określonymu w § 3 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem, nie przechowywał projektów czasowej organizacji ruchu

¹¹ Odpowiednio siedem dla lat 2018-2019 i sześciu dla 2020 r. (I półrocze), z czego w 2018 r. pobrano do próby 3 stałe i 4 czasowe, w 2019 r. 4 stałe i 3 czasowe oraz w I połowie 2020 r. 4 stałe i 2 czasowe organizacje ruchu.

zatwierdzonych przed 2015 r. Projekty te przechowywane były w ZDiUM, tj. u zarządcy dróg, pomimo że zgodnie z ww. przepisami, obowiązki przechowywania ww. dokumentacji, należał do organu zarządzającego ruchem.

Zastępca Prezydenta Miasta potwierdził, że w siedzibie ZDiUM przechowywane są projekty organizacji ruchu pochodzące sprzed 2015 r., ponieważ w siedzibie ZDiUM istnieją odpowiednie warunki do ich przechowywania. Do zadań ZDiUM należy m.in.: prowadzenie nadzoru i kontroli technicznej na wykonywaniem zleconych robót i usług, opiniowanie projektów tymczasowej organizacji ruchu, organizacja i bezpieczeństwo ruchu drogowego, udział w kontrolach ruchu drogowego, konserwacja, utrzymanie i organizacja sygnalizacji świetlnej, obsługa Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz przetwarzanie danych drogowych dla celów zarządzania majątkiem drogowym, co wymaga stałego dostępu do zatwierdzonych projektów, a czynności te są wykonywane w uzgodnieniu z zarządzającym ruchem.

(akta kontroli str. 454-456)

2. Analiza 20 badanych projektów organizacji ruchu wykazała, iż nie każdy z tych projektów zawierał wszystkie wymagane elementy określone w § 5 ust.1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem. I tak:

- a) siedem projektów nie zawierało planów orientacyjnych w skali od 1:10 000 do 1:25 000 (§ 5 ust. 1 pkt 1).

(akta kontroli str. 344, 357-450)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, iż: plan orientacyjny był w skali 1:50 000, a ponadto rysunek tego projektu zawierał plan sytuacyjny wskazujący precyzyjną lokalizację przedsięwzięcia¹²; precyzyjne oznaczenie terenu objętego projektem zaznaczone jest na załączonej do projektu mapie¹³; ponieważ był to projekt uzupełniający i należy go czytać łącznie z projektem głównym¹⁴; załączony plan orientacyjny wykonany został w skali 1:50 000, a plan orientacyjny w skali 1:12 500 znajduje się w projekcie wykonawczym¹⁵; plan orientacyjny w skali 1:10 000 znajdujący się w projekcie wykonawczym został dołączony do projektu organizacji ruchu¹⁶.

(akta kontroli str. 549-559)

- b) jeden projekt nie zawierał planu sytuacyjnego w skali 1:500 lub 1:1 000 (§ 5 ust. 1 pkt 2).

(akta kontroli str. 344, 357-450)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że wyjątkowo dopuszczono szkic bez skali określonej w rozporządzeniu¹⁷.

(akta kontroli str. 549-559)

¹²„Projekt budowy brakujących odcinków, łączących istniejące po obu stronach terenu kolejowego, chodnika i ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ul. Rolniczej (droga powiatowe nr 1542E) dla terenu przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Rolniczej w Piotrkowie Tryb. wraz z usunięciem ewentualnych kolizji” z 2019 r. (stała).

¹³„Projekt czasowej organizacji ruchu podczas 27 finału WOŚP w Piotrkowie Tryb.” z 2019 r. – mapa narysowana odrębnie, bez uwzględnienia istniejącego oznakowania i urządzeń brd.

¹⁴„Projekt czasowej organizacji ruchu uzupełniający dla potrzeb przebudowy skrzyżowania drogi powiatowej nr 1540E – Al. Armii Krajowej i ul. Żelazna z drogami gminnymi: nr 162473 – ul. Dmowskiego oraz nr 162476E – ul. Górną w Piotrkowie Tryb.” z 2019 r.

¹⁵„Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową chodnika i ścieżki rowerowej w ul. R. Dmowskiego DG nr 162473E w Piotrkowie Tryb. na odcinku od ul. Górnicy do ul. J. Iwaszkiewicza” z 2020 r. i „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową 10 miejsc postojowych przy ul. Daniłowskiego DG nr 162055E w Piotrkowie Trybunalskim” z 2020 r.

¹⁶„Przebudowa pętli autobusowej oraz parkingu dla samochodów osobowych przy skrzyżowaniu ul. Dworskiej i Belzackiej w Piotrkowie Trybunalskim” (czasowa).

¹⁷„Projekt czasowej organizacji ruchu podczas 27 finału WOŚP w Piotrkowie Tryb.” z 2019 r. – projekt narysowany odrębnie uwzględniający tylko znaki projektowane, bez pozostałych elementów określonych w § 5 ust. 1 pkt 2 lit. a i b rozporządzenia.

- c) jeden projekt nie zawierał planów sytuacyjnych zawierających lokalizację istniejących i parametrów geometrii drogi (§ 5 ust. 1 pkt 2 lit a i b).

(akta kontroli str. 344, 357-450)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że był to przypadek incydentalny, który nie będzie miał miejsca w przyszłości¹⁸.

(akta kontroli str. 549-559)

- d) 11 projektów nie zawierało przewidywanego terminu wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu (§ 5 ust. 1 pkt 6).

(akta kontroli str. 344, 357-450)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w przypadku sześciu projektów, w trakcie ich wykonywania, inwestor nie był w stanie wskazać terminu realizacji przedsięwzięcia. Termin został wskazany we wniosku o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu, który stanowi integralną część projektu¹⁹. W zakresie pięciu projektów Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że były one wykonane łącznie z projektem budowy bądź przebudowy drogi. W tym momencie wskazanie terminu byłoby fikcją, bowiem realizacja tych zadań uzależniona jest od posiadania odpowiednich środków na ich realizację, które określa kosztorys inwestorski wykonywany również łącznie z projektem oraz terminu rozstrzygnięcia przetargu²⁰.

(akta kontroli str. 549-559)

NIK wskazuje, że regulacja zawarta w § 5 ust. 1 w sposób jednoznaczny i kategoriowy wskazuje jakie elementy powinien zawierać projekt organizacji ruchu. Każdy zatwierdzony projekt organizacji ruchu musi zawierać „termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu”. Brak wpisania terminu na wprowadzenie organizacji ruchu w zatwierdzeniu organizacji ruchu stanowi poważne uchybienie i jest podstawą do stwierdzenia nieważności całego zatwierdzenia organizacji ruchu przez sąd. Na przykład Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach w wyroku z 15.01.2015 r., II SA/GI 949/14 342, stwierdził, że „Określony w § 8 ust. 7 element aktu zatwierdzającego organizację ruchu jest jego elementem koniecznym, niezbędnym do realizacji (na etapie wykonania aktu) treści § 12 rozporządzenia, w tym przesadzającym o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu [...]. Akt nieposiadający koniecznego elementu musi być uznany za naruszający prawo materialne w stopniu mającym wpływ na wynik

¹⁸ „Projekt czasowej organizacji ruchu podczas 27 finału WOŚP w Piotrkowie Tryb.” z 2019 r.

¹⁹ „Projekt stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Włókienniczej w Piotrkowie Tryb. (DG nr 162420E) w zakresie nowego przejścia dla pieszych przy przedszkolu na 12” z 2018 r., „Projekt stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Wroniej w Piotrkowie Tryb. (DG nr 162428E) w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych w rejonie przystanku MZK” z maja 2018 r., „Projekt zamienny stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu Al. Kopemika (droga powiatowa nr 1560E) oraz ul. Krakowskie Przedmieście (odcinek drogi gminnej bez numeru) w Piotrkowie Tryb. w związku z wybudowanym parkingiem wraz ze zjazdami u zbiegu ul. Krakowskie Przedmieście z Al. Kopemika” z 2019 r., „Projekt stałej organizacji ruchu – Przebudowa ul. Gen. Stefana Grota-Roweckiego w Piotrkowie Tryb. na odcinku od ul. J. Dąbrowskiego do ul. H. Sienkiewicza” z 2019 r., „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową chodnika i ścieżki rowerowej w ul. R. Dmowskiego DG nr 162473E w Piotrkowie Tryb. na odcinku od ul. Górnicy do ul. J. Iwaszkiewicza” z 2020 r., „Projekt tymczasowej organizacji ruchu – zjazd indywidualny z DG nr 162488E – ul. Sadowa Piotrków Tryb.” z 2019 r.

²⁰ „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ul. Kostrzowskiej – DP nr 1553E w Piotrkowie Tryb. Odcinek od ul. Modrzewskiego do ul. Wojska Polskiego” z 2018 r., „Projekt budowy brakujących odcinków, łączących istniejące po obu stronach terenu kolejowego, chodnika i ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ul. Rolniczej (droga powiatowa nr 1542E) dla terenu przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Rolniczej w Piotrkowie Tryb. wraz z usunięciem ewentualnych kolizji” z 2019 r. (stała), „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową drogi gminnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w osiedlu „Łódzka” w Piotrkowie Tryb. (od ul. Topolowej wzdłuż placu zabaw do zespołu garaży)” z 2020 r., „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową 10 miejsc postojowych przy ul. Daniłowskiego DG nr 162055E w Piotrkowie Trybunalskim” z 2020 r., „Projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową – Rozbudowa z przebudową ul. Pereca wraz z remontem, rozbudową/rozbudową kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wodociągu, oświetlenia i usunięciem kolizji z ciepłociągiem, linią elektroenergetyczną oraz linią teletechniczną w Piotrkowie Tryb. w ramach zadania: Rewitalizacja terenów podzamcza „Młode Stare Miasto” w Piotrkowie Tryb.” z 2019 r.

sprawy. Nie może mieć w związku z tym znaczenia, że pomimo niewskazania w zaskarżonym akcie terminu wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu, faktycznie została ona wprowadzona jeszcze przed wniesieniem skargi”.

W sytuacji, w której projekt nie spełnia wymogów wynikających z ww. przepisów, organ powinien odesłać projekt do wykonania poprawek lub odrzucić projekt, zgodnie z § 8 ust. 2 pkt 2 lub 3 tego rozporządzenia.

Wniosek o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu, nie jest określany w przepisach ww. rozporządzenia jako integralna część projektu. Wniosek ten nie jest również przedkładany do zaopiniowania zarządcy drogi oraz Policji z prośbą o opinię. Tym samym podanie w takim wniosku terminu realizacji przedsięwzięcia nie jest wystarczające do spełnienia wymogu wynikającego z § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia. W sytuacji gdy inwestor decyduje się na zlecenie wykonania projektu organizacji ruchu dla danej drogi, należy zakładać, że jest w stanie przewidzieć wstępnie ogólny jej koszt oraz swoją zdolność finansową dla tej inwestycji, a w konsekwencji przybliżony czas jej realizacji. W przypadku braku możliwości dotrzymania terminów wynikających z takiego projektu, właściwy organ może przy tym opracować nowy projekt i wystąpić w każdym czasie z wnioskiem o jego zatwierdzenie.

3. Prezydent Miasta, we wszystkich przypadkach, wbrew obowiązkowi określone w § 9 ust. 2 pkt 7 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, nie zamieścił w prowadzonej ewidencji projektów organizacji ruchu, informacji o rzeczywistym terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 344)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że terminy wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu znajdują się w protokołach odbioru. Terminy te będą rejestrowane w prowadzonej przez zarządzającego ruchem ewidencji.

(akta kontroli str. 549-552, 558-559)

OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie w Urzędzie zadania z zakresu zarządzania ruchem nie były przypisane do żadnej komórki organizacyjnej, a jedyną osobą zajmującą się tymi zagadnieniami był upoważniony Zastępca Prezydenta Miasta. Zatwierdzone i obowiązujące projekty organizacji ruchu, utworzone przed 2015 r. nie były przechowywane u zarządzającego ruchem. Większość projektów organizacji ruchu, z 20 poddanych szczegółowej kontroli, nie była kompletna, a pomimo tego została zatwierdzona przez Zastępcę Prezydenta Miasta. Powołana Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wspierała zadania Miasta w zakresie zarządzania ruchem.

OBSZAR

2. Ocena sposobu finansowania zadań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. W 2018 r. do Urzędu wpłynęło 15 wniosków w zakresie finansowania 13 zadań z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowych – przebudowa dróg, na łączną wartość 26.300.000 zł. W kolejnym roku wpłynęło 12 wniosków w zakresie finansowania 12 zadań, z czego siedem stanowiło powtórzenie z roku poprzedniego. Łączna wartość wszystkich wniosków wyniosła 31.876.813,43 zł, przy czym wartość inwestycji objętych wnioskami, które nie zostały powtórzone,

wynosiła 13.176.813,43 zł²¹. W 2020 r. wpłynęło pięć wniosków dotyczących pięciu zadań na łączną wartość 6.803.000 zł, z czego wnioski na dwa zadania zostały powtórzone²².

W 2018 r. dla jednej z inwestycji drogowych została opracowana dokumentacja projektowa, a jej realizacja zaplanowana została na 2021 r., zaś w 2019 r. zrealizowana została jedna ulica w ramach projektu budowy ulic na osiedlu. W 2020 r. realizowane były cztery projekty, w tym jedna ulica w ramach projektu budowy ulic na osiedlu. Dla dwóch projektów opracowana została również dokumentacja techniczna, zaś dla projektów zrealizowana została dokumentacja zamienna i dokumentacja budowy kanalizacji sanitarnej. Pozostałe projekty zostały umieszczone na liście rezerwowej.

Wnioski o sfinansowanie zadań z zakresu przebudowy dróg były składane przez mieszkańców miasta, Radnych Rady Miasta, przewodniczących rad osiedli, Posłów na Sejm RP oraz podmioty gospodarcze.

Sekretarz Miasta wyjaśnił, że zadania ujęte na liście rezerwowej planowanych inwestycji do realizacji są sukcesywnie analizowane i w miarę możliwości finansowych realizowane. Przy każdym konstruowaniu budżetu przedstawione są zgłaszane potrzeby inwestycyjne.

W ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego do Urzędu zgłaszane były wnioski w zakresie Projektu Budżetu Obywatelskiego. W 2018 r. nie został zgłoszony w tym zakresie żaden wniosek, a w 2019 i 2020 po dwa (po jednym przyjętym do realizacji). Łączna wartość złożonych projektów wyniosła 1.167.000 zł, z czego przyjętych do realizacji 590.000 zł.

(akta kontroli str. 459, 466-548)

Wydatki Urzędu w badanym okresie na realizację zadań związanych z inwestycjami drogowymi wyniosły:

- a) w 2018 r. – 22.762.475,32 zł, z planowanych (wg planu po zmianach) 23.371.147,32 zł, co stanowiło 97,4% wykonania,
- b) 2019 r. - 16.970.166,30 zł, z planowanych (wg planu po zmianach) 16.268.989,15 zł, co stanowiło 95,9% wykonania,
- c) I połowa 2020 r. - 16.381.848,34 zł, z planowanych (wg planu po zmianach) 1.678.577,35 zł, co stanowiło 10,3% wykonania.

Wszystkie ww. wydatki ujmowane były w § 6050 – wydatki inwestycyjne w jednostkach budżetowych, w poszczególnych rozdziałach klasyfikacji budżetowej.

W 2018 r., w budżecie Miasta, zaplanowano realizację 19 zadań inwestycyjnych. Jedno z planowanych zadań nie zostało zrealizowane w ogóle²³, zaś w stosunku do pierwotnych założeń, wprowadzono do realizacji dwa nowe zadania. Na 2019 r. i na I połowę 2020 r. zaplanowano realizację po 17 zadań inwestycyjnych, z czego faktycznie zrealizowano 19 zadań w 2019 r. i 16 zadań²⁴ w I połowie 2020 r.

(akta kontroli str. 474-548)

Zastępca Dyrektora Biura Inwestycji i Remontów Urzędu Miasta wyjaśniła, że przy zlecaniu dokumentacji drogowej nie żąda się od wykonawcy odrębnej wyceny poszczególnych elementów dokumentacji projektowej, w tym projektów stałej i tymczasowej organizacji ruchu. Wyjątek stanowią dokumentacje wodno-kanalizacyjne. Jedynie odrębnymi zleceniami w latach 2018 - I połowa 2020 r. wykonano dwie zamienne stałe organizacje ruchu w 2019 r. za kwotę 5.904 zł.

²¹ Dotyczy 4 projektów, ponieważ w jednym przypadku nie określono jeszcze wartość, z uwagi na opracowanie dopiero w 2020 r. dokumentacji na kanalizację sanitarną, a po jej wykonaniu możliwa będzie budowa nawierzchni drogi.

²² Po jednym zadaniu z 2018 i 2019 r. na łączną wartość 4.830.000 zł.

²³ Przebudowa ul. Rolniczej w ciągu terenów PKP.

²⁴ Również nie zrealizowano Przebudowy ul. Rolniczej w ciągu terenów PKP.

(akta kontroli str. 646-648)

2. Miasto Piotrków Trybunalski prowadziło analizy potrzeb w zakresie wysokości środków niezbędnych do skutecznej realizacji zadań z zakresu rozwoju infrastruktury drogowej. W wyniku tych analiz sporządzono Strategię rozwoju miasta, w której wskazywano kierunki działań dotyczących poprawy istniejącej infrastruktury drogowej i budowy nowych ciągów komunikacyjnych. W sprawozdaniach z realizacji Strategii wskazywano długości: wybudowanych, zmodernizowanych, przebudowanych dróg, wielkości nakładów na inwestycje i remonty oraz liczbę nowych miejsc parkingowych.

(akta kontroli str. 459, 462-465, 475-476)

Opracowanie ww. Strategii poprzedzone było przeprowadzeniem ankiety wśród mieszkańców miasta, konsultacjami z mieszkańcami, a sam dokument został opracowany przez Zespół ds. opracowania Strategii Miasta Piotrkowa Tryb. 2020. W skład zespołu, oprócz pracowników Urzędu, jednostek organizacyjnych i spółek miejskich, wchodził przedstawiciel m.in. Regionalnej Izby Gospodarczej, szkół wyższych, Naczelnej Organizacji Technicznej, Cechu Rzemiosł Różnych, Powiatowego Urzędu Pracy i organizacje pozarządowe.

(akta kontroli str. 459, 487-488)

W ramach programu „Bezpieczne Miasto”, wprowadzonego uchwałą Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, realizowane było w badanym okresie zadanie „Przeprowadzanie dzieci przez ulice przy szkołach”. W 2018 i 2019 r. programem zostało objętych siedem szkół podstawowych i Specjalistyczny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy, natomiast w I połowie 2020 r. cztery szkoły podstawowe. Urząd Miasta nie analizował potrzeb w zakresie środków finansowych na to zadanie, ponieważ realizowane ono było przez ZDiUM.

Na podstawie Uchwały Rady Miasta z 26 sierpnia 2020 r. zadanie to zostało, na wniosek ZDiUM, wykreślone z programu „Bezpieczne Miasto z uwagi na wykreślenie ze Statutu ZDiUM zadań dotyczących organizowania i nadzorowania bezpiecznego przejścia dla dzieci przez jezdnię przy szkołach podstawowych i gimnazjach zlokalizowanych na terenie miasta.

W 2018 i 2019 r. uczniowie ze szkół podstawowych w Piotrkowie Trybunalskim (odpowiednio pięć i trzy szkoły) wzięli udział w Ogólnopolskim Turnieju Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego. Celem Turniejów było propagowanie wśród dzieci i młodzieży bezpiecznych zachowań na drodze, popularyzacji znajomości przepisów o ruchu drogowym i wiedzy motoryzacyjnej. W 2020 r. Turniej się nie odbył ze względu na sytuację epidemiologiczną.

Potrzeby w zakresie środków finansowych niezbędnych do realizacji tego zadania nie były analizowane, ponieważ były niewielkie (w 2018 r. – 345 zł i w 2019 r. – 375 zł) i stanowiły wydatki na zakup nagród rzeczowych.

(akta kontroli str. 459, 462-465)

3. Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego wnioskował o przyznanie środków w ramach wieloletniego „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” na cztery inwestycje, z czego tylko na jedną uzyskał dofinansowanie, tj. „Rozbudowa drogi gminnej na 162047E do ul. Wojska Polskiego w Piotrkowie Tryb.” (wartość ogółem inwestycji – 9.036 mln zł, dofinansowanie 3 mln zł, realizacja w 2016 r.).

Głównym kryterium jakie Miasto wskazało we wniosku o dofinansowanie ww. zadania były problemy z komunikacją i potrzeba likwidacji wąskiego gardła miejskiego systemu dróg oraz odciążenie innej drogi wylotowej. W ramach

inwestycji miały powstać zatoki autobusowe zapewniające lepszą obsługę komunikacyjną Osiedla Słowackiego Zachód.

We wnioskach na pozostałe trzy zadania, które nie uzyskały dofinansowania, wskazano na konieczność poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym głównie pieszych. Związane to było z budową ciągów pieszo rowerowych, wysp z azylem dla pieszych, montażem progów zwalniających, aktywnych znaków przejść dla pieszych czy obniżeniem krawężników.

(akta kontroli str. 549-552, 560-633)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Prezydent Miasta prowadził analizy potrzeb w zakresie wysokości środków finansowych niezbędnych do skutecznej realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego przejawem było utworzenie długoletniej Strategii rozwoju miasta obejmującej przedmiotowe zagadnienia. Pomimo czterokrotnego wnioskowania o przyznanie środków z „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019”, tylko raz uzyskało dofinansowanie do inwestycji.

OBSZAR

3. Ocena wpływu realizowanych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis stanu
faktycznego

1. Pracownicy Urzędu Miasta – organu zarządzającego ruchem, w związku z prowadzeniem nadzoru i analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności brali udział w comiesięcznych posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, gdzie omawiane były zarejestrowane zdarzenia drogowe.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że zarządzający ruchem brał udział w comiesięcznych posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, gdzie omawiane były wszystkie zarejestrowane zdarzenia drogowe, ich przyczyny i skutki oraz sposób poprawy organizacji ruchu zarówno pojazdów, jak i pieszych, które są następnie wdrażane. Ponadto, wyjaśnił że na posiedzeniach Komisji omawiane były również propozycje zmian organizacji ruchu osób korzystających z dróg i szczegółowo analizowane.

(akta kontroli str. 454-456)

2. Analiza 12 stałych organizacji ruchu z lat 2018-2020 oraz jednej z 2017 r wykazała, że w pięciu przypadkach zostały sporządzone protokoły odbioru oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W czynnościach odbiorowych uczestniczyli przedstawiciele wykonawcy, zarządcy drogi, Policji oraz posiadający stosowne upoważnienie Zastępca Prezydenta Miasta, jako organu zarządzającego ruchem.

Trzy organizacje ruchu nie zostały odebrane, z uwagi na trwające prace budowlane, a w stosunku do czterech brak było dokumentów potwierdzających ich odbiór.

(akta kontroli str. 233, 344, 347-356, 652)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że kontrole wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji stałych projektów organizacji ruchu są wykonywane na bieżąco, o czym świadczą protokoły odbioru z realizacji projektu.

(akta kontroli str. 549-557)

3. Prezydent Miasta, jako organ zarządzający ruchem na drogach, których długość wynosiła w 2018 r. – 217,4 km, a w 2019 i I połowie 2020 r. – 215,79 km., nie prowadził co najmniej raz na sześć miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych.

(akta kontroli str. 451-452)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Prezydent Miasta jako organ zarządzający ruchem, w okresie objętym kontrolą, wbrew obowiązкови §12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, nie przeprowadzał, co najmniej raz na sześć miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(akta kontroli str. 452)

Zastępca Prezydenta Miasta stwierdził, że nie prowadzi się dokładnej statystyki dla długości ulic poddanych kontroli. Szacunkowo w ciągu jednego półrocza każdego roku, średnio kontroli poddaje się ok 200-250 km ulic. Kontrole na bieżąco prowadzone były przez służby miejskie m.in.: Straż Miejską (która codziennie sporządza raporty), ZDiUM w ramach swoich codziennych obowiązków związanych z utrzymaniem dróg, członkowie Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (na comiesięcznych spotkaniach, oprócz spraw wnoszonych przez mieszkańców i instytucje, dotyczące ruchu drogowego, omawiają własne spostrzeżenia związane z oznakowaniem dróg i bezpieczeństwa na drodze) oraz przedstawiciele Urzędu Miasta (w ramach wykonywanych obowiązków).

(akta kontroli str. 452, 454-458)

NIK wskazuje, że prowadzenie bieżącego monitoringu dróg przez inne podmioty czy jednostki organizacyjne UM, w tym także przez ZDiUM, nie zwalnia organu zarządzającego ruchem z realizacji przypisanego mu w ww. przepisie obowiązku. Nieprzeprowadzanie obowiązkowej kontroli półrocznej, w wymaganych prawem terminach, uniemożliwia ustalenie przez Prezydenta Miasta, w sposób rzetelny stanu zarządzanej infrastruktury drogowej i ustalenia ewentualnych nieprawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, sygnałów drogowych, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że niestosowanie zasad określonych w § 12 ust. 5 powołanego wyżej rozporządzenia, może wskazywać na wadliwość sprawowanego nadzoru na danym terenie, co może skutkować wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze, będącym w zarządzie Prezydenta Miasta.

2. Prezydent Miasta jako organu zarządzający ruchem, w przypadku czterech²⁵ z 12 poddanych analizie stałych projektów organizacji ruchu:

²⁵ „Projekt stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Włókienniczej w Piotrkowie Tryb. (DG nr 162420E) w zakresie nowego przejścia dla pieszych przy przedszkolu na 12” z 2018 r., „Projekt stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Wroniej w Piotrkowie Tryb. (DG nr 162428E) w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych w rejonie przystanku MZK” z maja 2018 r., „Projekt zamienny stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu Al. Kopernika (droga powiatowa nr 1560E) oraz ul. Krakowskie Przedmieście (odcinek drogi gminnej bez numeru) w Piotrkowie Tryb. w związku z wybudowanym parkingiem wraz ze zjazdami u zbiegu ul. Krakowskie Przedmieście z Al. Kopernika” z 2019 r.,

- a) nie odebrał protokolarnie organizacji ruchu od jednostki wprowadzającej organizację, co wyłączało możliwość ustalenia, czy założenia organizacji ruchu przewidziane w ww. projektach zostały zweryfikowane przez Prezydenta oraz w jakim zakresie nastąpiła ich weryfikacja,
- b) wbrew obowiązкови określönemu w § 8 ust. 7 ww. rozporządzenia nie określił terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, przewidziana w tych projektach i w konsekwencji nie przeprowadził również kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów, zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia.

(akta kontroli str. 344, 347-356, 652)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że ww. organizacje ruchu były poddane wielokrotnej kontroli przez osobę upoważnioną, tj. Zastępcę Prezydenta Miasta. Dodatkowo wprowadzone organizacje ruchu podlegają permanentnej kontroli przez pracowników ZDiUM.

(akta kontroli str. 549-557)

Brak dokumentów potwierdzających wprowadzenie organizacji ruchu, skutkuje brakiem możliwości potwierdzenia wywiązania się organu zarządzającego ruchem ze spełnienia wymogów, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

3. Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego jako organ zarządzający ruchem, w latach 2018 - I połowa 2020, pomimo nieotrzymania do dnia w którym winna zostać wprowadzona stała organizacja ruchu, od jednostki wprowadzającej organizację ruchu, zawiadomienia o terminie jej wprowadzenia, wbrew obowiązкови określönemu w § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, nie informował na piśmie zarządcy drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu²⁶.

(akta kontroli str. 344, 355-356, 652)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że obie inwestycje realizowane były przez ZDiUM, a ponieważ w tym okresie w oznakowaniu dróg nie zaszły żadne zmiany projekty organizacji ruchu zostały uznane za aktualne.

(akta kontroli str. 634-635, 644-645)

CENA CZĄSTKOWA

Organ zarządzający ruchem w sposób nieprawidłowy realizował swoje obowiązki nadzoru i analizy istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności. Stwierdzono naruszenie podstawowych obowiązków w zakresie kontroli stanu elementów infrastruktury drogowej. Ustalono również nieprawidłowości dotyczące analizy, zatwierdzania oraz kontroli realizacji założeń przewidzianych w projektach stałej organizacji ruchu.

²⁵ „Przebudowa pętli autobusowej oraz parkingu dla samochodów osobowych przy skrzyżowaniu ul. Dworskiej i Belzackiej w Piotrkowie Trybunalskim” z 2017 r.

²⁶ „Przebudowa pętli autobusowej oraz parkingu dla samochodów osobowych przy skrzyżowaniu ul. Dworskiej i Belzackiej w Piotrkowie Trybunalskim” z 2017 r., w którym termin wprowadzenia oznakowania określono na III-IV kwartał 2017 r., natomiast odbioru prac dokonano 19 listopada 2019 r. oraz „Projekt stałej organizacji ruchu – Przebudowa ul. Gen. Stefana Grot-Roweckiego w Piotrkowie Tryb. na odcinku od ul. J. Dąbrowskiego do ul. H. Sienkiewicza” z 2019 r., w którym termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu określono na 2019 r., natomiast organizację ruchu wprowadzono dopiero w 27 sierpnia 2020 r.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

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 Łodzi. 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.

Łódź, 17 grudnia 2020 r.

Kontroler
Dominik Gołacki
gł. specjalista k.p.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi
Dyrektor
Przemysław Szewczyk


.....
podpis