

Og. 17.10.18.2024



0924917

Data wpływu: 2024-04-08

Nr: PP.8717.2024

Przyjęt - Rutkowska Halina zeta - Protow
Wydział Organizacyjny
Załącznik 0



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Olsztynie

ORG - P. M. KOWALCZYK

IPF

OP

GK

2PN

FN

OB. OH. 2024r

1 m S

LOL.410.2.3.2024

Andrzej Janusz Szymborski
Burmistrz Pisz
Urząd Miejski w Pisz
ul. Gustawa Gizewiusza 5
12-200 Pisz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/079

Ograniczanie ruchu samochodowego w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Piszul. Gustawa Gizewiusza 5, 12-200 Pisz (dalej: Urząd).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Janusz Szymborski – Burmistrz Piszal od 8 grudnia 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego.2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do 26 lutego 2024 r.), z wykorzystaniem dokumentów sprzed tego okresu, istotnych dla kontrolowanej działalności.
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 Olsztynie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Piotr Stupienko, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LOL/24/2024 z 29 stycznia 2024 r.2. Piotr Simoniuk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOL/25/2024 z 29 stycznia 2024 r.

(akta kontroli str. 1-6)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w mieście Pisz prowadzone w latach 2022-2024.
Uzasadnienie oceny ogólnej	<p>W okresie objętym kontrolą podejmowano skuteczne działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w mieście. W okresie tym wprawdzie nie obowiązywał wieloletni dokument o charakterze strategicznym, kompleksowo odnoszący się do zagadnień związanych z ograniczaniem ruchu samochodowego na terenie miasta, jednak zagadnienia te poruszane były w dziewięciu innych dokumentach o charakterze strategicznym. Sporządzenie i przyjęcie tych dokumentów poprzedzone było diagnozami istniejącego stanu i potrzeb do zaspokojenia, konsultacjami z szeregiem instytucji oraz konsultacjami społecznymi. W ramach realizacji poszczególnych celów strategicznych ujętych w ww. dokumentach realizowano m.in. projekty dotyczące rozwoju systemu komunikacji publicznej, rozbudowy ścieżek rowerowych i wprowadzenia rozwiązań infrastrukturalnych mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego. Wszystkie zbadane inwestycje zrealizowano zgodnie z podpisanymi umowami i osiągnięto zakładane wskaźniki produktu i rezultatu. Zapewniono odpowiednie środki finansowe w ramach wkładu własnego na realizację poszczególnych inwestycji oraz zapewniono ich współfinansowanie ze środków zewnętrznych, w tym ze środków UE. Współdziałano w tym zakresie z różnymi podmiotami i instytucjami, w tym z GDDKiA, PKP oraz samorządami województwa warmińsko-mazurskiego, powiatu piskiego oraz gmin</p>

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

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

zrzeszonych w Stowarzyszeniu Wielkie Jeziora Mazurskie. Prowadzono również działania promocyjne mające na celu m.in. podniesienie świadomości lokalnej społeczności na korzyści płynące z korzystania z transportu zbiorowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego

1.1. Według stanu na 31 grudnia 2023 r. w granicach administracyjnych miasta Pisz znajdowały się drogi:

- Krajowe – przez miasto Pisz przebiega droga krajowa nr 63 na kierunku Łomża-Pisz-Węgorzewo-Granica Państwa (2,727 km w granicach administracyjnych miasta) oraz droga krajowa nr 58 na kierunku Ruciane Nida-Pisz-Szczuczyn (6,052 km w granicach administracyjnych miasta), które pozostają w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Olsztyn⁴.
- Powiatowe – 4601N, 4604N, 4607N, 4610N, 4613N, 4615N, 4621N, 4623N, 4631N, 4633N, 4640N (17,714 km łączna długość dróg w granicach administracyjnych miasta), które pozostają w zarządzie Starosty Piskiego sprawowanym za pośrednictwem Powiatowego Zarządu Dróg w Pisz⁵.
- Gminne – o łącznej długości 20,497 km⁶.

Urząd dysponował danymi dotyczącymi poszczególnych kategorii dróg, ich przebiegu, długości oraz oznaczenia, a udostępnione w toku kontroli dane były zgodne z danymi uzyskanymi od poszczególnych zarządców dróg⁷.

Z danych przekazanych przez jednostkę kontrolowaną wynika, że w mieście Pisz spada liczba mieszkańców, która na 31 grudnia 2010 r. wynosiła 19,5 tys., natomiast na 31 grudnia 2023 r. wynosiła 17,4 tys. Odnotowany spadek liczby mieszkańców nie przełożył się na spadek zarejestrowanych pojazdów, bowiem ich liczba, niezależnie od źródła zasilania, systematycznie wzrastała (wzrost z 4,9 tys. szt. do 8,4 tys. szt., tj. o 71,4%).

Ponadto z danych przekazanych przez jednostkę kontrolowaną wynika, że w mieście Pisz od 2013 r. do 2023 r. systematycznie przybywało chodników oraz dróg dla pieszych i rowerów (59,5 km).

Przekazane przez Komendę Powiatową Policji w Pisz dane dotyczące wykroczeń i działań podjętych wobec poszczególnych uczestników ruchu drogowego nie dają podstaw do stwierdzenia, czy działania podejmowane przez władze miasta Pisz w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w mieście miały wpływ na kształt ww. danych statystycznych

(akta kontroli str. 7-22, 46-59)

³ 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.

⁴ W okresie od 31 grudnia 2013 r. do 31 grudnia 2023 r. długość dróg krajowych w zarządzie GDDKiA nie uległa zmianie.

⁵ W okresie od 31 grudnia 2013 r. do 31 grudnia 2023 r. długość dróg krajowych w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Pisz nie uległa zmianie

⁶ W okresie od 31 grudnia 2013 r. do 31 grudnia 2018 r. długość dróg gminnych nie uległa zmianie. W okresie od 31 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2023 r. długość dróg gminnych uległa zmianie na skutek uchwał Rady Miejskiej w Pisz w sprawie zaliczenia poszczególnych dróg lokalnych do kategorii dróg gminnych – długość dróg gminnych na dzień 31 grudnia 2018 r. wynosiła 18,533 km, a według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. - 20,497 km.

⁷ W granicach administracyjnych miasta Pisz nie przebiegają drogi wojewódzkie.

1.2. W okresie objętym kontrolą nie obowiązywał jeden wieloletni dokument o charakterze strategicznym, kompleksowo odnoszący się do zagadnień związanych z ograniczaniem ruchu samochodowego na terenie Pisz. Zagadnienia te poruszane były natomiast w dokumentach takich jak⁸:

- Strategia Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pisz na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2026.
- Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Pisz na lata 2016-2023.
- Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 - Strategia.
- Wielkie Jeziora Mazurskie 2030 Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego.
- Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Południowe Mazury 2030.

Do zagadnień związanych z ograniczaniem ruchu samochodowego na terenie miasta Pisz odnosził się również Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do 2030 r. z perspektywą do 2050 r.⁹, Strategia Rozwoju Powiatu Piskiego 2013-2023¹⁰ oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Piskiego¹¹.

(akta kontroli str. 23)

Burmistrz Pisz wyjaśnił, że po powstaniu obwodnicy Pisz i zbadaniu natężenia ruchu samochodowego w mieście zostanie poddane pod rozagę stworzenie jednolitego dokumentu o charakterze strategiczno-planistycznym, odnoszącego się do problematyki związanej z ruchem samochodowym w mieście.

(akta kontroli str. 155-156)

1.3. Strategia Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przyjęta została 28 maja 2020 r.¹² Opracowanie i przyjęcie strategii poprzedzono m.in. diagnozą istniejącego stanu społeczno-gospodarczego gminy oraz analizą realizacji poprzednio obowiązującej strategii rozwoju gminy z 2007 r. Projekt strategii opracował zespół ekspercki przy udziale pracowników Urzędu Miejskiego w Pisz oraz przedstawicieli jednostek gospodarczych i społecznych, a także mieszkańców gminy. W trakcie opracowywania strategii w kwietniu i maju 2017 r. przeprowadzono badanie ankietowe wśród mieszkańców gminy¹³, a w okresie od 16 marca 2020 r. do 15 kwietnia 2020 r. projekt strategii poddano konsultacjom społecznym¹⁴.

W części diagnostycznej strategii m.in. opisano funkcjonujący układ komunikacyjny oraz określono zdiagnozowane problemy. Wskazano również, że stan dróg na terenie gminy miejsko-wiejskiej nie zagraża bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego, jednak znacząco wpływa na komfort poruszania się nimi, bowiem ich stan techniczny

⁸ W niżej wymienionych dokumentach strategicznych na ogół prezentowano dane odnoszące się do gminy miejsko-wiejskiej Pisz, bez wyszczególniania miasta Pisz.

⁹ Uchwała Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr 43/655/23/VI z dnia 25 września 2023 r.

¹⁰ Uchwała Rady Powiatu Pisz Nr XXXV/233/13 z dnia 31 października 2013 r.

¹¹ Uchwała Rady Powiatu Pisz Nr XVIII/122/16 z dnia 2 czerwca 2016 r.

¹² Uchwała Rady Miejskiej w Pisz w Nr XVIII/201/2020 z dnia 28 maja 2020 r.

¹³ Celem badania ankietowego było uzyskanie opinii mieszkańców na temat różnych obszarów życia i wyzwań rozwojowych gminy. Ankieta składała się z 14 pytań, w tym z pytania dotyczącego oceny ilości dostępnych ścieżek rowerowych (18% respondentów dostępność ścieżek rowerowych oceniło dobrze, 72% jako przeciętne i 10% jako słabe) oraz pytania o jakość połączeń komunikacyjnych (28% respondentów jakość połączeń oceniła jako dobre, 30% jako średnie, 16% jako złe i 26% jako bardzo złe).

¹⁴ Projekt strategii wyłożono do wglądu publicznego oraz zamieszczono na stronie BIP Urzędu Miejskiego w Pisz. Na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu zamieszczono informację o możliwości wnoszenia uwag, wniosków i zastrzeżeń przez wszystkich zainteresowanych oraz określono możliwe sposoby i termin ich składania. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące projektu strategii.

w wielu miejscach wymaga dużych nakładów inwestycyjnych. Ponadto w wielu miejscach występuje niewystarczająca liczba chodników przez co mieszkańcy zmuszeni są do poruszania się po ciągach jezdnych. Wskazano również, że ogólny stan przystanków autobusowych jest dobry, jednak niektóre z nich wymagają modernizacji. W zakresie rozwijania infrastruktury drogowej wskazano na potrzebę m.in.:

- Budowy ulicy Słubickiej, stanowiącej główną drogę dojazdową do terenów inwestycyjnych gminy Pisz, położonych w Podstrefie Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.
- Budowy ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisz w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, tj. Pisz-Snopki, Pisz-Babrosty i Pisz-Łupki.
- Budowy nowych wiat przystankowych w związku z niewystarczającą liczbą funkcjonujących obecnie.
- Budowę drogi dojazdowej na osiedle Wschód w Pisz z infrastrukturą techniczną.
- Budowy Mazurskiej Pętli Rowerowej.
- Przebudowy umocnień brzegów rzeki Pisy wraz z budową basenu portowego i budową kładki pieszej pod mostem kolejowym.

W strategii określono cele strategiczne, cele szczegółowe i kierunki działania oraz zakładane wskaźniki produktu i wskaźniki rezultatu. w tym:

- Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 2.2. Stworzenie warunków do rozwoju różnych form turystyki na terenie gminy Pisz oraz kierunki działania:
 - nr 2.2.1. Budowa infrastruktury sprzyjającej rozwojowi różnych form turystyki w obszarach predestynowanych do tej formy wypoczynku. W opisie kierunku wskazano, że w działania wpisujące się w ten kierunek mają polegać m.in. na budowie dróg dojazdowych i ścieżek rowerowych¹⁵.
 - Nr 2.2.2. Zagospodarowanie turystyczne jeziora Roś od rzeki Pisy do Kanału Jeglińskiego. W opisie kierunku wskazano, że zagospodarowanie turystyczne jeziora powinno obejmować m.in. wytyczenie alejek spacerowych i ścieżek rowerowych¹⁶.
- Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku oraz kierunki działania:
 - nr 3.1.1. Bieżące remonty istniejącej w gminie infrastruktury sportowej i budowa nowych obiektów sportowych i przeznaczonych dla rekreacji i wypoczynku. W opisie kierunku wskazano, że działania wpisujące się w ten

¹⁵ Wskaźnik produktu: liczba kilometrów infrastruktury, ścieżek przyrodniczych, miejsc rekreacji i wypoczynku (m²), dróg dojazdowych, ścieżek rowerowych, tras (szlaków) żeglarskich, miejsc parkingowych, wiosek wędkarskich (m²) w obszarach atrakcyjnych turystycznie. Wskaźnik rezultatu: liczba mieszkańców i turystów korzystających z infrastruktury ścieżek przyrodniczych, miejsc rekreacji i wypoczynku, dróg dojazdowych, ścieżek rowerowych, tras (szlaków) żeglarskich, miejsc parkingowych, wiosek wędkarskich, miejsc parkingowych w obszarach atrakcyjnych turystycznie każdego roku.

¹⁶ Wskaźnik produktu: liczba projektów mających na celu realne zagospodarowanie jeziora Roś od rzeki Pisy do kanału Jeglińskiego. Wskaźnik rezultatu: liczba mieszkańców i turystów korzystających z infrastruktury zagospodarowanych na cele turystyczne jeziora Roś od rzeki Pisy do kanału Jeglińskiego.

- kierunek mają polegać m.in. na budowie/przebudowie traktów spacerowych i ścieżek rowerowych¹⁷.
- Nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych. W opisie kierunku wskazano że działania wpisujące się w ten kierunek mają polegać m.in. na budowie ścieżek dla pieszych i ścieżek rowerowych¹⁸.
 - Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz oraz kierunki działania:
 - nr 5.1.1. Budowa, przebudowa ulic i dróg na terenie gminy Pisz. W opisie kierunku wskazano, że działania wpisujące się w ten kierunek mają polegać m.in. na budowie/przebudowie i modernizacji sieci drogowej oraz poprawie jej stanu technicznego, a także rozwiązywaniu problemów związanych z dojazdem do niektórych obiektów, a także na budowie traktów spacerowych i ścieżek rowerowych.
 - nr 5.1.2. Budowa sieci ścieżek rowerowych łączących poszczególne obszary gminy o funkcjach mieszkalnych, turystycznych i rekreacyjnych.

(akta kontroli str. 24-25)

1.4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pisz na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2026 przyjęty został 19 grudnia 2019 r.¹⁹ Opracowanie programu poprzedzono diagnozą istniejącego stanu, sporządzoną przez zespół ekspercki m.in. przy udziale pracowników Urzędu Miejskich w Piszcu oraz wyników uzyskanych w ramach badań społecznych.

Program Ochrony Środowiska uzgodniony został z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, Warmińsko-Mazurskim Powiatowym Inspektorem Sanitarnym oraz Starostą Piskim. Ponadto, w dniach 12 sierpnia 2019 r. – 2 września 2019 r. podano do publicznej wiadomości informację o opracowaniu projektu ww. programu oraz informację o możliwości składania do niego uwag. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W części diagnostycznej opisano m.in. układ komunikacyjny Gminy Pisz oraz wskazano, że drogi posiadają zróżnicowane nawierzchnie i że ich część wymaga przebudowy bądź modernizacji w zakresie szerokości jezdni i wzmocnienia nawierzchni. Wskazano również, że aby nastąpił wzrost wykorzystania rowerów należy przestąpić do rozbudowy istniejących odcinków tras rowerowych, co przyczyni się do zwiększenia użytkowania rowerów wśród mieszkańców gminy. Dokument zawierał również informacje dotyczące emisji zanieczyszczeń, w tym powodowanych przez ruch samochodowy, zawierał również dane dotyczące wyników pomiarów natężenia ruchu na odcinkach dróg wojewódzkich przeprowadzonych przez podmiot trzeci na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wskazano m.in., że emisja zanieczyszczeń z komunikacji jest problemem narastającym, bowiem mimo prowadzonej w sposób ciągły modernizacji układów komunikacyjnych, wskutek lawinowo narastającej liczby samochodów, płynność ruchu w godzinach szczytu jest zakłócona. W części diagnostycznej wskazano również na zagrożenia związane

¹⁷ Wskaźnik produktu: liczba projektów mających na celu remont, budowę i przebudowę istniejącej w gminie infrastruktury sportowej. Wskaźniki rezultatu: powierzchnia w m² istniejącej w gminie infrastruktury sportowej zamkniętej oraz powierzchnia w m² istniejącej w gminie infrastruktury sportowej otwartej.

¹⁸ Wskaźniki produktu: liczba inicjatyw i projektów stworzonych na terenie gminy, których celem była przebudowa i rozbudowa infrastruktury terenów rekreacyjnych oraz powierzchnia w m² infrastruktury terenów rekreacyjnych. Wskaźnik rezultatu: liczba użytkowników korzystających z przebudowanej i rozbudowanej infrastruktury terenów rekreacyjnych każdego roku.

¹⁹ Uchwała Rady Miejskiej w Piszcu Nr XIV/143/19 z dnia 19 grudnia 2019 r.

z zagrożeniem hałasem, w tym hałasem komunikacyjnym wynikającym głównie z natężenia ruchu komunikacyjnego – w dokumencie zawarto wyniki badań klimatu akustycznego przeprowadzonych przez podmiot trzeci na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W programie wskazano m.in., że jedną z metod ograniczania zanieczyszczeń powietrza jest budowa ścieżek rowerowych oraz nasadzenia drzew wzdłuż dróg publicznych. W zakresie metod walki z hałasem wskazano takie działania jak m.in. modernizacja nawierzchni dróg, budowa nowych odcinków dróg, w tym obwodnic dla obszarów mieszkalnych, ograniczenie transportu (szczególnie transportu ciężkiego) na terenach miejskich m.in. poprzez budowę dróg alternatywnych, w tym obwodnic.

W programie określono ponadto obszary interwencji, cele, kierunki interwencji oraz zadania, w tym m.in.

- Obszar interwencji: Ochrona klimatu i jakości powietrza, cel: ograniczenie emisji zanieczyszczeń, kierunek interwencji: zmniejszenie zanieczyszczeń pyłowych i gazowych wprowadzanych do powietrza, zadania: budowa oraz modernizacja układu drogowego na terenie gminy, budowa oraz modernizacja układu ścieżek rowerowych na terenie gminy.
- Obszar interwencji: Zagrożenie hałasem, cel: ograniczenie emisji hałasu, kierunek interwencji: działania inwestycyjne oraz administracyjne w zakresie dotrzymania standardów poziomów hałasu w środowisku, zadania: budowa oraz modernizacja układu drogowego na terenie gminy.

(akta kontroli str. 28-29)

1.5. Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Pisz na lata 2016-2023 przyjęty został Uchwałą Rady Miejskiej w Pisz Nr XXVI/288/16 z dnia 11 sierpnia 2016 r.²⁰ Opracowanie dokumentu poprzedzono diagnozą istniejącego stanu obszaru objętego programem rewitalizacji, sporządzoną przez zespół ekspercki m.in. przy udziale pracowników Urzędu Miejskiego w Pisz oraz wyników uzyskanych w ramach badań społecznych. Program został uzgodniony również z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Warmińsko-Mazurskim Powiatowym Inspektorem Sanitarnym. W ramach opracowywania dokumentu, w dniach od 6 lipca 2016 r. do 27 lipca 2016 r. przeprowadzono ponadto konsultacje społeczne, w trakcie których uczestniczący w konsultacjach nie zgłaszali uwag i wniosków dotyczących ograniczania ruchu samochodowego w mieście.

W części diagnostycznej opisano m.in. układ komunikacyjny Gminy Pisz oraz wskazano, że obszar wyznaczony do rewitalizacji zlokalizowany jest w centralnej części miasta i ze względu na swoje położenie charakteryzuje się zwartą zabudową. Znajdują się tutaj główne osie komunikacyjne miasta oraz dworzec kolejowy oraz znaczna liczba obiektów infrastruktury społecznej, w tym m.in. Urząd Miejski, Starostwo Powiatowe, Komenda Powiatowa Policji, przedszkole, osiem placówek oświatowych, dwa kościoły, itd. Wskazano również, że sprawne poruszanie się utrudnia zły stan techniczny dróg oraz duże natężenie ruchu pojazdów wynikające głównie przez przebiegającą przez ten obszar drogą krajową nr 63. W programie określono również szereg przedsięwzięć rewitalizacyjnych – nie dotyczyły one jednak bezpośrednio ograniczania ruchu samochodowego w mieście.

(akta kontroli str. 30)

1.6. Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 - Strategia – przyjęta została 27 maja 2015 r.²¹. Przyjęcie strategii poprzedzono diagnozą istniejącego stanu obszaru Wielkich Jezior

²⁰ Uchwała Rady Miejskiej w Pisz Nr XXVI/288/16 z dnia 11 sierpnia 2016 r.

²¹ Uchwała Rady Miejskiej w Pisz Nr IX/94/15 z 27 maja 2015 r.

Mazurskich, sporządzoną przez zespół ekspercki przy udziale pracowników jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie²² oraz przedstawicielami jednostek gospodarczych i społecznych. Ponadto, w okresie od 3 kwietnia 2015 r. do 24 kwietnia 2015 r. został poddany konsultacjom publicznym, przeprowadzanych przez Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie.

W części diagnostycznej wskazano m.in. na: niską dostępność komunikacyjną poszczególnych miejscowości, która wykazuje bardzo duże zróżnicowanie, słaby stan infrastruktury transportowej, w tym m.in. brak obwodnic miast i słabość infrastruktury kolejowej.

W dokumencie określono cele strategiczne oraz kierunki działań, w tym cel strategiczny nr 5.2.3. Spójność komunikacyjna wewnętrzna i zewnętrzna oraz kierunek działań nr 5 Inwestycje komunikacyjne. W strategii wskazano również przedsięwzięcia kluczowe oraz projekty komplementarne, w tym m.in.:

- „Mazurska Pętla Rowerowa” – przedmiotem przedsięwzięcia było przygotowanie i uruchomienie zintegrowanego szlaku rowerowego wokół Wielkich Jezior Mazurskich oraz oznakowanie łączącego się ze szlakiem systemu lokalnych tras rowerowych. Realizacja przedsięwzięcia miała zapewnić m.in. zwiększenie dostępności miejsc atrakcyjnych turystycznie, poprawę bezpieczeństwa poruszania się rowerzystów oraz miała stanowić element rozwoju zrównoważonego transportu. W założeniach przedsięwzięcia wskazano, że zakładany przebieg szlaku głównego (Mazurska pętla) liczyć będzie około 300 km i przebiegać będzie przez obszar 32 miejscowości (w tym Pisz). Ponadto zakładano, że wokół głównych miejscowości oznakowane zostaną lokalne trasy rowerowe, stanowiące pętle lokalne, o łącznej długości około 500 km. Koszt całości przedsięwzięcia oszacowano na 51 mln zł, z czego 40,8 mln zł stanowiło dofinansowanie ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2014-2020, a 10,2 mln zł środki własne poszczególnych gmin biorących udział w przedsięwzięciu²³.
- „Mazurskie Perły – mazurskie miasta funkcjonalne, tworzące warunki do rozwoju aktywności gospodarczej, przyjazne mieszkańcom i turystom, spowite mazurskim klimatem” – w ramach przedsięwzięcia przewidziano do realizacji projekt „Poprawa dostępności komunikacyjnej centralnej części miast Wiejskich Jezior Mazurskich”²⁴ w tym projekt „Poprawa funkcjonalności i estetyki śródmieścia miasta Pisz wraz ze zmianą organizacji ruchu” – projekt zakładał m.in. uporządkowanie i ograniczenie funkcji transportowych w centrum Pisz. Koszt całości przedsięwzięcia oszacowano na 137,42 mln zł, z czego 109,9 mln zł stanowiło dofinansowanie ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2014-2020, a 27,49 mln zł środki własne poszczególnych gmin biorących udział w przedsięwzięciu.
- „Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru Wielkich Jezior Mazurskich” – w ramach przedsięwzięcia przewidziano m.in. projekty związane z budową/przebudową dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym ścieżkami rowerowymi, tj. m.in. projekty:
 - „Budowa ul. Kmicica w Pisz”,
 - „Budowa ul. Słubickiej w Pisz”,

²² W skład stowarzyszenia wchodzi 14 sąsiadujących ze sobą gmin: Miasto Giżycko, Gmina Giżycko, Gmina Mikołajki, Gmina Miłki, Miasto Mrągowo, Gmina Mrągowo, Gmina Sorkwity, Gmina Orzysz, Gmina Biała Piska, Gmina Pisz, Gmina Pozezdrze, Gmina Ruciane-Nida, Gmina Ryn i Gmina Węgorzewo oraz 3 powiaty Giżycki, Piski oraz Mrągowski.

²³ W Strategii nie wyodrębniono infrastruktury dotyczącej Pisz.

²⁴ W Strategii nie wyodrębniono infrastruktury dotyczącej Pisz.

- „Przebudowa drogi gminnej w obrębie wsi Łupki w celu umożliwienia bezpośredniego dojazdu do ośrodków turystycznych położonych nad jeziorem Roś z pominięciem przejazdu przez miasto Pisz”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1522N Rozogi od km (...) do km (...) w Pisz”.

Koszt całości przedsięwzięcia oszacowano na 160 mln zł, z czego 112 mln zł stanowić miało dofinansowanie ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2014-2020, a 48 mln zł środki własne poszczególnych gmin biorących udział w przedsięwzięciu.

(akta kontroli str. 26-27)

1.7. Wielkie Jeziora Mazurskie 2030 Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego – przyjęta została Uchwałą Rady Miejskiej w Pisz z 23 lutego 2023 r.²⁵. Przyjęcie strategii poprzedzono diagnozą istniejącego stanu obszaru Wielkich Jezior Mazurskich, w tym oceną realizacji dokumentu „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 - Strategia” (opisano w pkt 1.6.) sporządzoną przez zespół ekspercki przy udziale pracowników jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie oraz przedstawicielami jednostek gospodarczych i społecznych. Ponadto, w okresie od 21 września 2021 r. do 28 października 2021 r. projekt ww. strategii został poddany konsultacjom publicznym, przeprowadzanych przez Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie.

W części diagnostycznej wskazano m.in. na: słabą dostępność komunikacyjną poszczególnych miejscowości, która wykazuje bardzo duże zróżnicowanie oraz na słabo rozwinięty transport zbiorowy. Wskazano, również że istotnym jest dalszy rozwój systemów komunikacyjnych, zarówno w wymiarze wewnętrznym jak i zewnętrznym.

W dokumencie określono cele strategiczne oraz kierunki działań, w tym cel strategiczny nr 5.3. Spójność komunikacyjna wewnętrzna i zewnętrzna oraz kierunek działań nr 5.3.2. Inwestycje komunikacyjne. Wśród kluczowych działań w ramach ww. kierunku działań wskazano m.in. rozwój sieci ścieżek rowerowych, budowę, rozbudowę i przebudowę obwodnic, inwestycje w połączenia kolejowe, rozwój sieci transportu zbiorowego, w szczególności opartej o rozwiązania nisko lub zeroemisyjne²⁶.

(akta kontroli str. 26-27)

1.8. Według stanu na 5 marca 2024 r. w Urzędzie trwały prace nad przyjęciem dokumentu pn. „Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Południowe Mazury 2030”, obejmującego obszar powiatów działdowskiego, nidzickiego, piskiego i szczycieńskiego. Opracowanie strategii poprzedzono diagnozą istniejącego stanu Obszaru Funkcjonalnego Południowych Mazur, sporządzoną przez zespół ekspercki m.in. przy udziale pracowników Urzędów Miejskich w Pisz, Szczytnie, Nidzicy i Działdowie, prac warsztatowych, eksperckich oraz wyników uzyskanych w ramach badań społecznych, w tym badań ankietowych. Przyjęcie ww. strategii, według informacji udzielonych przez Sekretarza Gminy Pisz, poprzedzone ma być zorganizowaniem konsultacji społecznych.

W części diagnostycznej wskazano m.in. na: niewystarczającą spójność komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego, słabo rozwiniętą sieć ścieżek rowerowych, niezadowalającą jakość infrastruktury drogowej oraz poziom bezpieczeństwa w ruchu

²⁵ Uchwała Rady Miejskiej w Pisz Nr LIX/580/23 z 23 lutego 2023 r.

²⁶ W Strategii nie wyodrębniono infrastruktury dotyczącej Pisza.

drogowym wpływające negatywnie na efektywność regionalnego systemu transportowego.

W strategii sformułowano również założenia rozwojowe, w ramach których sformułowano obszary planowania, domeny rozwojowe oraz cele strategiczne, cele operacyjne i działania, w tym obszar planowania „Infrastruktura publiczna i środowisko” – w ramach którego wskazano m.in. kwestie związane z działaniem na rzecz zwiększenia dostępności komunikacyjnej, cel strategiczny nr 1 „Tworzenie warunków dla dynamicznego wzrostu gospodarczego w oparciu o wydajny układ komunikacyjny i tworzenie atrakcyjnych terenów inwestycyjnych” oraz cel operacyjny nr 1.1. „Budowa zintegrowanego systemu transportowego”, w ramach którego wskazano, że powinny być realizowane inwestycje niwelujące ograniczenia komunikacyjne na terenie Obszaru Funkcjonalnego, które muszą być ściśle powiązane z budową ścieżek rowerowych stanowiących element realizowania ważnych z punktu widzenia jakości życia strategii niskoemisyjnych i stymulujących zastępowanie środków transportu „z samochodów na rowery”.

(akta kontroli str. 31)

1.9. Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do 2030 r. z perspektywą do 2050 r.²⁷, zakłada m.in. uwzględnianie spójności transportowej w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym, zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez segregację ruchu samochodowego tranzytowego i samochodowego lokalnego, a także rowerowego oraz urządzeń transportu osobistego.

(akta kontroli str. 32)

2. Strategia Rozwoju Powiatu Piskiego 2013-2023 – w części diagnostycznej opisano istniejącą infrastrukturę transportową na terenie powiatu, w tym infrastrukturę drogową i kolejową. Odnosnie miasta Pisz, wskazano na konieczność kontynuowania działań zmierzających do wybudowania obwodnicy wyprowadzającej ruch tranzytowy poza granice obszaru zabudowanego miasta oraz na konieczność rozbudowy infrastruktury drogowej na obszarze miasta. Ponadto w strategii dokonano analizy funkcjonującego transportu zbiorowego i wykazano trudności w jego funkcjonowaniu, w tym braki w możliwości dotarcia środkami komunikacji zbiorowej do niektórych miejscowości i zbyt niską liczbę kursów autobusów. Wskazano, że alternatywą dla komunikacji zbiorowej jest możliwość poruszania się z wykorzystaniem rowerów i dlatego należy rozwijać sieć dróg rowerowych, zwłaszcza wzdłuż głównych szlaków drogowych. W przypadku infrastruktury kolejowej wskazywano na bardzo niewielką liczbę połączeń kolejowych. W strategii określono również cele strategiczne i cele operacyjne, w tym cel strategiczny nr 2 Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej powiatu i cel operacyjny nr 4 Modernizacja i rozwój infrastruktury komunikacyjnej, który zakładał m.in. rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury drogowej.

(akta kontroli str. 32)

2.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Piskiego²⁸. W dokumencie tym ujęto cel polegający na zaplanowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Wskazano, że celem polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny. W ramach prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia

²⁷ Uchwała Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr 43/655/23/VI z dnia 25 września 2023 r.

²⁸ Uchwała Rady Powiatu Piskiego nr XVIII/122/16 z dnia 2 czerwca 2016 r.

ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa. Wskazano, że aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych. Opracowanie planu poprzedzone było konsultacjami społecznymi, których celem było m. in. poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

W części diagnostycznej m.in. opisano sieć komunikacyjną obszaru powiatu oraz społeczne potrzeby przewozowe wraz z preferencjami wyboru środków transportu. Wskazano na często nienajlepszy stan techniczny dróg i ich nieprzystosowanie do istniejącego natężenia ruchu oraz na niewielkie znaczenie transportu kolejowego. Zdiagnozowano również funkcjonowanie transportu zbiorowego wykonywanego przez prywatnych przewoźników na podstawie umów zawieranych z poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego, w tym częstotliwość kursów na poszczególnych trasach, strukturę i wiek wykorzystywanego taboru. W części diagnostycznej planu wskazano, że generatorami ruchu samochodowego na terenie miasta Pisz są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej (ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki), które z racji pełnionych funkcji determinują charakter realizowanych do nich codziennych podróży mieszkańców powiatu. W planie określono m. in. zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu w zależności od czasu ich występowania (m.in. w dni robocze i w dni wolne od pracy, w zależności od pory dnia), zapewnienia dostępu do transportu osobom niepełnosprawnym, etc. W planie określono również preferowane cechy komunikacji zbiorowej na terenie powiatu, zasady organizacji rynku przewozów, zasady funkcjonowania przystanków komunikacyjnych i standardy infrastruktury przystankowej, standardy usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w tym standardy taboru obsługującego sieć komunikacyjną oraz wytyczne dotyczące funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej.

(akta kontroli str. 32-33)

2.2. W okresie objętym kontrolą (do 8 marca 2024 r.) do Urzędu wpłynęły 34 skargi i dziewięć petycji - nie dotyczyły one jednak zagadnień związanych z przedmiotem niniejszej kontroli. Do Urzędu wpłynęło również sześć wniosków, z których pięć dotyczyło spraw związanych z przedmiotem kontroli, tj. wnioski z:

- 3 maja 2023 r. (złożony również do Gminy Orzysz) w sprawie uwidocznienia na rozkładzie jazdy na wskazanych dwóch przystankach rozkładów jazdy wszystkich autobusów przejeżdżających przez te przystanki w godzinach 7:00-9:00 i 13:00-15:00. Pismem z dnia 2 czerwca 2023 r. wskazano wnioskodawcy, że Gmina Pisz nie jest właścicielem lub zarządcą wskazanych przystanków komunikacyjnych oraz że organem właściwym do załatwienia sprawy jest Gmina Orzysz, do której wniosek został złożony.
- 18 sierpnia 2023 r. w sprawie zmiany godzin i tras jazdy autobusów, tak aby umożliwić pracownikom dojazd do Powiatowego Urzędu Pracy w Pisz. W dniu 20 września 2023 r. zawiadomiono wnioskodawców o braku możliwości zmiany rozkładu jazdy autobusów we wnioskowanym zakresie w 2023 r. W nowych umowach zawieranych z przewoźnikami w 2024 r. dokonano modyfikacji połączeń uwzględniających wniosek pracowników PUP.
- 24 sierpnia 2023 r. w sprawie podjęcia działań w celu zapewnienia możliwości dojazdu autobusami komunikacji publicznej do szkół dzieci z miejscowości Jeglin,

Szczeczy Wielkie i Kociołek Szlachecki. Pismem z dnia 21 września 2023 r. zawiadomiono wnioskodawcę o zawarciu nowego porozumienia²⁹ pomiędzy Gminą Pisz i Gminą Orzysz, dotyczącego wnioskowanej sprawy.

- 28 sierpnia 2023 r. w sprawie podjęcia działań w celu zapewnienia możliwości dojazdu autobusami komunikacji publicznej do Pisz mieszkańców miejscowości Jeglin, Szczeczy Wielkie i Kociołek Szlachecki. Pismem z dnia 26 września 2023 r. zawiadomiono wnioskodawców o zawarciu porozumienia¹⁵ pomiędzy Gminą Pisz i Gminą Orzysz, dotyczącego wnioskowanej sprawy.
- 30 sierpnia 2023 r. w sprawie m.in. porozumienia Gminy Pisz z Gminą Orzysz w sprawie przejazdów autobusowych, połączeń wykonywanych przez Gminną Komunikację Publiczną Gminy Orzysz i jej dofinansowywania przez Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego oraz możliwości korzystania przez przewoźników z Orzysza z przystanków na terenie Gminy Pisz. Pismem z 13 września 2023 r. poinformowano wnioskodawcę m.in. o braku wiedzy w zakresie dofinansowywania przez Wojewodę funkcjonowania transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Orzysz oraz o przygotowywanym nowym porozumieniu pomiędzy Gminami Pisz i Orzysz, mającym na celu lepsze skomunikowanie międzygminne¹⁵.

(akta kontroli str. 69-81)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Odpowiedzi na wniosek dotyczący zamiany rozkładu jazdy autobusów tak aby umożliwić pracownikom Powiatowego Urzędu Pracy w Pisz dojazd do pracy, udzielono po upływie 33 dni od daty wpływu wniosku do Urzędu. Było to niezgodne z art. 35 §1-3 Kodeksu postępowania administracyjnego³⁰, zgodnie z którym organy administracji publicznej obowiązane są załatwiać sprawy bez zbędnej zwłoki, w przypadku zaś gdy załatwienie sprawy wymaga postępowania wyjaśniającego, powinno to nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca.

Burmistrz Pisz wyjaśnił, że udzielenie odpowiedzi na ww. wniosek trzy dni po terminie określonym w art. 35 §1-3 Kpa spowodowane było przeoczeniem jednego z pracowników Urzędu.

(akta kontroli str. 155-157)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Urzędu podejmowane w badanym obszarze. Stwierdzona nieprawidłowość miała charakter formalny i nie miała wpływu na kontrolowaną działalność.

OBSZAR

2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście

Opis stanu
faktycznego

2.1. W okresie objętym kontrolą podejmowano nowe i kontynuowano podjęte we wcześniejszym okresie działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego oraz na rzecz stworzenia warunków do korzystania z alternatywnych do samochodu sposobów przemieszczania się po mieście. Łącznie realizowano 13 inwestycji,

²⁹ Nowe porozumienie pomiędzy Gminą Pisz a Gminą Orzysz zawarto w dniu 15 września 2023 r. Poprzednio obowiązywało porozumienie z 16 grudnia 2022 r.

³⁰ Dz.U. z 2023 r. poz. 775.

spośród których 10 inwestycji o wartości 27 340 tys. zł zostało już zakończonych³¹, jedna była w trakcie realizacji³², a dwie były na etapie planowania inwestycji³³.

Według stanu na 18 marca 2024 r. na realizację ww. inwestycji wydatkowano łącznie 32 512,5 tys. zł³⁴, w tym 12 041,3 tys. zł ze środków własnych Gminy Pisz oraz 20 417,2 tys. zł ze środków zewnętrznych, w tym 18 064,3 tys. zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2014-2020 oraz 2 406,85 tys. zł ze środków budżetu państwa.

(akta kontroli str. 37-45)

2.1.1. Inwestycje zrealizowane:

- „Przebudowa umocnienia brzegów rzeki Pisy wraz z budową basenu portowego i budową kładki pieszej pod mostem kolejowym” – inwestycja ujęta w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”³⁵. Zakres inwestycji obejmował m.in. budowę kładki dla pieszych pod mostem kolejowym i budowy umocnienia lewego brzegu rzeki Pisy pod kładką dla pieszych z chodnikiem dla pieszych łączącym ciąg spacerowy z kładką. Koszt realizacji zadania wynosił 12 519,4 tys. zł, w tym 8 953 tys. zł sfinansowano ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko – Mazurskiego na lata 2014-2020 współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a 3 566,33 tys. zł ze środków własnych Gminy Pisz.
- „Budowa drogi na os. Wschód w Piszach wraz z infrastrukturą techniczną” - inwestycja ujęta w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”³⁶. Zakres inwestycji obejmował m.in. budowę drogi wraz z budową obustronnego chodnika o długości około 0,07 km. Koszt realizacji zadania wynosił 86,8 tys. zł, które pokryto ze środków własnych Gminy Pisz.
- Budowa nowych wiat przystankowych w związku z niewystarczającą liczbą funkcjonujących obecnie - zadanie ujęte w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”³⁷. W latach 2020-2024 (do dnia 18 marca 2024 r.) dokonywano przeglądów stanu technicznego

³¹ W tym dwie inwestycje zostały zrealizowane przez inne podmioty, tj. „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1522N Rozogi od km (...) do km (...) w Piszach” – inwestycja realizowana przez powiat piski oraz „Budowa ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisz w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, tj. Pisz-Lupki” - inwestycja zrealizowana w całości ze środków własnych Nadleśnictwa Pisz.

³² „Budowa ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisz w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, tj. Pisz-Babrosty w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 58” – inwestycja w całości realizowana przez GDDKiA.

³³ W tym „Budowa ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisz w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, tj. Pisz-Snopki” – inwestycja w całości realizowana przez GDDKiA.

³⁴ Wartość robót budowlanych.

³⁵ Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku, kierunek działania nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych. Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku, kierunki działania nr 3.1.1. Bieżące remonty istniejącej w gminie infrastruktury sportowej i budowa nowych obiektów sportowych i przeznaczonych dla rekreacji i wypoczynku oraz nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych. Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz, kierunek działania nr 5.1.1. Budowa, przebudowa ulic i dróg na terenie gminy Pisz.

³⁶ Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz, kierunek działania nr 5.1.1. Budowa, przebudowa ulic i dróg na terenie gminy Pisz.

³⁷ Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz, kierunek działania nr 5.1.1. Budowa, przebudowa ulic i dróg na terenie gminy Pisz.

przystanków autobusowych, dokonywano ich naprawy oraz wybudowano trzy nowe wiaty przystankowe. Wydatkowano na te cele łącznie 34,2 tys. zł – wydatki te poniesiono ze środków własnych Gminy Pisz.

- „Zagospodarowanie turystyczne jeziora Roś od rzeki Pisy do Kanału Jeglińskiego” - zadanie ujęte w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”³⁸. Zakres inwestycji zrealizowanej w ramach zadania pn. „Budowa Mazurskiej Pętli Rowerowej w Gminie Pisz”, obejmował m.in. wybudowanie ścieżki rowerowej o długości 0,63 km.
- „Budowa ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisz w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, Pisz-Łupki” - zadanie ujęte w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”. Zakres inwestycji zrealizowanej przez Nadleśnictwo Pisz ze środków własnych, obejmował m.in. budowę ścieżki edukacyjno-przyrodniczej o długości ok. 1,5 km.
- „Budowa Mazurskiej Pętli Rowerowej w Gminie Pisz” – inwestycja ujęta w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”³⁹ oraz w „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 – Strategia”. Zakres inwestycji obejmował budowę ścieżek rowerowych o łącznej długości 14,24 km, Koszt realizacji zadania wynosił 10 719,1 tys. zł, w tym 9 111,3 tys. zł sfinansowano ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko – Mazurskiego na lata 2014-2020 współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a 1 607,8 tys. zł ze środków własnych Gminy Pisz.
- „Przebudowa ul. Słubickiej w Piesz” – – inwestycja ujęta w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”⁴⁰ oraz w „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 – Strategia”. Zakres inwestycji obejmował m.in. przebudowę ww. drogi oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników o długości około 0,5 km, oraz zatok autobusowych. Koszt realizacji zadania wynosił 2 306,1 tys. zł – sfinansowano ze środków własnych Gminy Pisz.
- „Remont ulicy Kościuszki w mieście Pisz” – inwestycja ujęta w dokumencie „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 - Strategia”, w przedsięwzięciu kluczowym „Mazurskie Perły – mazurskie miasta funkcjonalne, tworzące warunki do rozwoju aktywności gospodarczej, przyjazne mieszkańcom i turystom, spowite mazurskim klimatem”, w projekcie „Poprawa funkcjonalności i estetyki śródmieścia miasta Pisz wraz ze zmianą organizacji ruchu”. Zakres inwestycji obejmował m.in. uporządkowanie i ograniczenie funkcji transportowych w centrum Pisz. Koszt realizacji zadania wynosił 517,8 tys. zł, w tym 258,9 tys. zł sfinansowano ze środków Funduszu Dróg Samorządowych, a 258,9 tys. zł ze środków własnych Gminy Pisz.
- „Przebudowa drogi gminnej w obrębie wsi Łupki w celu umożliwienia bezpośredniego dojazdu do ośrodków turystycznych położonych nad jeziorem

³⁸ Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 2.2. Stworzenie warunków do rozwoju różnych form turystyki na terenie gminy Pisz, kierunek działania Nr 2.2.2. Zagospodarowanie turystyczne jeziora Roś od rzeki Pisy do Kanału Jeglińskiego.

³⁹ Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku, kierunek działania nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych.

⁴⁰ Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz, kierunek działania nr 5.1.1. Budowa, przebudowa ulic i dróg na terenie gminy Pisz.

Roś z pominięciem przejazdu przez miasto Pisz” – inwestycja ujęta w „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 – Strategia”. Zakres inwestycji obejmował m.in. przebudowę drogi o długości 2,5 km wraz obustronnymi chodnikami. Koszt inwestycji wynosił 1 156,5 tys. zł, w tym 578,2 tys. zł stanowiło dofinansowanie z ramach rządowego Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, a 578,3 tys. zł środki własne Gminy Pisz.

- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1522N Rozogi od km (...) do km (...) w Pisz”. – inwestycja ujęta w „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 – Strategia”. Zakres inwestycji zrealizowanej przez Powiat Piski obejmował przebudowę drogi na odcinku około 6 km na terenie miasta Pisz.

(akta kontroli str. 34-45)

2.1.2. Inwestycje w trakcie realizacji:

- „Budowy ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisha w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, Pisz-Babrosty” – inwestycja ujęta w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”⁴¹. Na dzień 30 marca 2024 r. zaplanowano ogłoszenie przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej ww. inwestycji.

(akta kontroli str. 34-45)

2.1.3. Inwestycje planowane:

- „Budowa ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy miejscowościami położonymi blisko Pisha w odległości pozwalającej na pokonanie trasy pieszo, Pisz-Snopki” – zadanie ujęte w „Strategii Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”⁴². Rozpoczęcie jego realizacji uzależnione jest od zakończenia budowy przez GDDKiA obwodnicy Pisha.
- „Budowa ul. Kmicica w Pisz” – zadanie pierwotnie ujęte było w dokumencie „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 - Strategia”. Zadanie nie zostało zrealizowane bowiem w 2017 r. zmieniono miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego⁴³, w sposób który nie uwzględniał ul. Kmicica. Obecnie planowana jest realizacja zadania pn.: „Rozbudowa drogi nr 174025N prowadzącej do terenów inwestycyjnych w gminie Pisz”, która we fragmentach obejmuje

⁴¹ Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 2.2. Stworzenie warunków do rozwoju różnych form turystyki na terenie gminy Pisz oraz kierunek działania nr 2.2.1. Budowa infrastruktury sprzyjającej rozwojowi różnych form turystyki w obszarach predestynowanych do tej formy wypoczynku. Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku, kierunki działania nr 3.1.1. Bieżące remonty istniejącej w gminie infrastruktury sportowej i budowa nowych obiektów sportowych i przeznaczonych dla rekreacji i wypoczynku oraz nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych. Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz oraz kierunek działania nr 5.1.2. Budowa sieci ścieżek rowerowych łączących poszczególne obszary gminy o funkcjach mieszkalnych, turystycznych i rekreacyjnych.

⁴² Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 2.2. Stworzenie warunków do rozwoju różnych form turystyki na terenie gminy Pisz oraz kierunek działania nr 2.2.1. Budowa infrastruktury sprzyjającej rozwojowi różnych form turystyki w obszarach predestynowanych do tej formy wypoczynku. Cel strategiczny nr 1 Wzrost konkurencyjności gospodarki, cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 3.1. Podwyższenie jakości oferty gminy w zakresie rekreacji i wypoczynku, kierunki działania nr 3.1.1. Bieżące remonty istniejącej w gminie infrastruktury sportowej i budowa nowych obiektów sportowych i przeznaczonych dla rekreacji i wypoczynku oraz nr 3.1.3. Przebudowa i rozbudowa terenów rekreacyjnych. Cel strategiczny nr 2 Wzrost aktywności społecznej i cel strategiczny nr 4 Nowoczesna infrastruktura rozwoju, cel szczegółowy nr 5.1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Pisz oraz kierunek działania nr 5.1.2. Budowa sieci ścieżek rowerowych łączących poszczególne obszary gminy o funkcjach mieszkalnych, turystycznych i rekreacyjnych.

⁴³ Uchwała Rady Miejskiej w Pisz nr XLI/435/17 z dnia 30 października 2017 r.

pierwotnie planowaną ul. Kmicica. W dniu 30 marca 2022 r. podpisano umowę z Wojewodą Warmińsko-Mazurskim na dofinansowanie budowy ww. drogi ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Zadanie planuje się zrealizować w formule zaprojektuj i wybuduj. Według stanu na dzień 18 marca 2024 r. Urząd unieważnił sześć ogłoszonych postępowań przetargowych z powodu braku zainteresowania ze strony oferentów.

(akta kontroli str. 34-45)

2.2. Na przestrzeni lat władze Gminy Pisz podejmowały inicjatywę oraz brały aktywny udział w projektach o zasięgu powiatowym i międzygminnym mających na celu wypracowanie optymalnych rozwiązań w zakresie organizacji transportu zbiorowego na terenie miasta i gminy Pisz. W tym celu powstała Koncepcja utworzenia międzygminnego transportu zbiorowego oraz Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Piskiego.

W okresie objętym kontrolą na terenie Gminy Pisz funkcjonował system zorganizowanego publicznego transportu zbiorowego oparty o porozumienia z gminami Biała Piska i Orzysz, w ramach którego przewozy autobusowe świadczone były przez dwóch prywatnych przewoźników na podstawie zawieranych z nimi umów. Siatki połączeń, rozkłady jazdy oraz lokalizacje przystanków podlegały stałej analizie i były na bieżąco dostosowywane po pojawiających się potrzebach, m.in. zgłaszanych we wnioskach składanych przez mieszkańców. W okresie objętym kontrolą odnotowano wzrost sprzedaży biletów z 35 tys. z 2022 r. do 117 tys. w 2023 r.

(akta kontroli str. 289-436)

2.3. Na terenie Gminy Pisz funkcjonował system zorganizowanego dowozu dzieci do szkół i przedszkoli położonych na terenie miasta Pisz, co eliminowało konieczność ich dowozu transportem prywatnym przez opiekunów prawnych. Podmiotem odpowiedzialnym za organizację ww. transportu był od 1996 r. Zespół Ekonomicznej Obsługi Szkół i Przedszkoli w Pisz.

W okresie objętym kontrolą obowiązywało osiem umów⁴⁴ z trzema przewoźnikami. Dowożono około 400 uczniów z 33 miejscowości położonych na terenie Gminy Pisz. Ponadto w okresie objętym kontrolą funkcjonowały dwie umowy⁴⁵ z jednym przewoźnikiem w zakresie dowozu dzieci klas II-III szkół podstawowych na basen w Pisz.

(akta kontroli str. 82-140)

2.4. W okresie objętym kontrolą kontynuowano prace związane ze staraniami o budowę obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63, która szczególnie w sezonie turystycznym umożliwiłaby wyprowadzenie ruchu samochodowego poza granice administracyjne miasta. Problem zwiększonego natężenia ruchu spowodowany jest napływem (w okresie wakacyjnym) turystów z kierunku Warszawy, którzy kierując się do sąsiednich miejscowości tj.: Mikołajek, Ruciane-Nida, Giżycka, Węgorzewa i Orzysza przejeżdżają przez centrum miasta Pisz. Ponadto budowa obwodnicy umożliwiłaby wyprowadzenie ciężkiego ruchu kołowego ze ścisłego centrum miasta.

W 2021 r. budowa obwodnicy Pisz została ujęta w rządowym Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 – jej realizację zaplanowano na lata 2026-2028.

Przyjęty przez GDDKiA wariant przebiegu obwodnicy, w ocenie władz miejskich, nie w pełni odpowiadał interesom Pisz i dlatego podejmowano działania w celu zmiany zaproponowanej trasy przebiegu obwodnicy⁴⁶. W dniu 27 marca 2023 r. GDDKiA

⁴⁴ Umowy zawierano na okres jednego roku szkolnego.

⁴⁵ Umowy zawierano na okres jednego roku szkolnego.

⁴⁶ W tym celu władze Pisz i pracownicy Urzędu m.in. uczestniczyli w konsultacjach i spotkaniach z przedstawicielami GDDKiA oraz z przedstawicielami firm projektowych, przedstawiali GDDKiA propozycje

zaakceptowała wariant przebiegu obwodnicy uwzględniający wszystkie uwagi zgłaszane przez Gminę Pisz. Według stanu na 22 marca 2024 r. trwały prace związane z uzyskaniem wymaganych decyzji środowiskowych dla ww. przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 216-288)

2.5. W celu lepszego skomunikowania i umożliwienia mieszkańcom Osiedla Wschód dotarcie do centrum Pisz bez użycia samochodu, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 219 między Szczytnem a Elkiem, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wybudowały nowy przystanek kolejowy Pisz Wschodni. Z przystanku tego korzystało od 50 do 99 osób na dobę.

(akta kontroli str. 218)

2.6. W okresie objętym kontrolą kontynuowano i podejmowano nowe działania informacyjno-edukacyjne nakłaniające mieszkańców i podmioty funkcjonujące w mieście do zmiany nawyków i zachowań dotyczących przemieszczania się po mieście, w tym m.in.:

- Na facebooku Gminy Pisz i na stronie internetowej www.pisz.pl zamieszczano informacje m.in. o budowanych ścieżkach rowerowych (w tym dotyczących Mazurskiej Pętli Rowerowej), o organizowanych konkursach i imprezach (m.in. o konkursie „Gmina Przyjazna Rowerzystom”), a także o funkcjonowaniu mobilnego miasteczka rowerowego zakupionego przez Gminę Pisz.
- Dokonywano wpisów w aplikacji „Raj dla aktywnych” na urządzenia mobilne⁴⁷.
- Prowadzono zajęcia i konkursy z dziećmi w wieku szkolnym i przedszkolnym (również z udziałem przedstawicieli Policji) m.in. w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bezpieczeństwa kolejowego, obsługi technicznej roweru i zasad jazdy na rowerze. Przeprowadzano również egzaminy na Kartę Rowerową.
- Udostępniano mieszkańcom i turystom bezpłatne mapy i plany Gminy Pisz z naniesionymi ścieżkami rowerowymi⁴⁸.

(akta kontroli str. 60-68)

2.7. W okresie objętym kontrolą monitorowano realizację działań i osiąganych efektów ujętych w dokumentach strategicznych obejmujących m.in. zagadnienia związane z ograniczaniem ruchu samochodowego. Monitoring odbywał się podczas spotkań pracowników poszczególnych wydziałów Urzędu, podczas których omawiano stopień realizacji zadań w ramach poszczególnych strategii oraz możliwości ich realizacji z uwzględnieniem środków własnych Gminy Pisz i możliwości pozyskiwania środków. Ponadto, w przypadku dokumentów:

- „Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 – Strategia” i „Wielkie Jeziora Mazurskie 2030 Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego” - odbywały się cyklicznie spotkania wszystkich członków Stowarzyszenia Wielkich Jezior Mazurskich.
- „Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Pisz na lata 2016-2023” – w 2024 r. Urząd planuje przygotowanie podsumowania i analizy- stopnia zrealizowania celów i założeń programu.

dotyczące przebiegu obwodnicy, omawiali sprawę budowy obwodnicy na posiedzeniach Rady Miejskiej w Pisz, a także prowadzili korespondencję z parlamentarzystami z terenu Warmii i Mazur.

⁴⁷ Od 2017 r. istnieje możliwość pobierania bezpłatnej aplikacji „Raj dla aktywnych” na telefony z oprogramowaniem android i ios. Zamieszczane są w niej bieżące informacje dotyczące wydarzeń w Gminie Pisz, informacje o atrakcjach turystycznych i usługach, mapy, szlaki turystyczne, informacje o bazie noclegowej i gastronomicznej.

⁴⁸ Bezpłatne mapy i plany dostępne są w Urzędzie Miejskim w Pisz, jednostkach organizacyjnych Gminy Pisz (biblioteka, dom kultury, muzeum) oraz w hotelach i restauracjach na terenie Gminy Pisz.

- „Strategia Rozwoju Gminy Pisz do roku 2026 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko” – w 2022 r. dokonano oceny realizacji strategii w połowie okresu jej obowiązywania (mid-term) odnosząc się do stopnia realizacji zakładanych wskaźników produktu i rezultatu. Po zakończeniu okresu obowiązywania strategii, tj. w 2027 r. zostanie przygotowane jej podsumowanie.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pisz na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2026” - sporządzano okresowe raporty z jego realizacji⁴⁹, ponadto w 2024 r. planowane jest rozpoczęcie przygotowywań do opracowania Programu Ochrony Środowiska na lata 2025-2029 z perspektywą do 2033 r.

(akta kontroli str. 141-215, 437-449)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Urzędu podejmowane w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli w wyniku kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia wniosek o załatwianie spraw w terminach wynikających z przepisów Kpa.

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 Olsztynie. 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 wniosku pokontrolnego 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.

⁴⁹ Raporty składane za pośrednictwem Platformy Sprawozdawczej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego i zawierały dane dotyczące m.in. zwiększenia udziału zieleni na obszarze gminy, edukacji ekologicznej, termomodernizacji budynków, kontroli zakazu spalania odpadów oraz likwidacji dróg i nawierzchni nieutwardzonych.

Olsztyn, 5 kwietnia 2024 r.

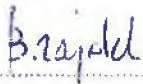
Dyrektor
Najwyższej Izby Kontroli
Delegatury w Olsztynie

z up.

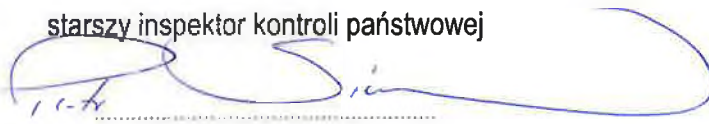
Barbara Zajdel
Wicedyrektor

Kontrolerzy:
Piotr Stupienko
doradca ekonomiczny


.....
podpis


.....
podpis

Piotr Simoniuk
starszy inspektor kontroli państwowej


.....
podpis

