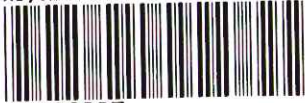




NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego



03054037

Data wpływu: 2018-02-20

Numer: PP. 15211.2018

Przyjęł: Iwona Duda
Kancelaria Ogólna Urzędu - WA-I
Załączników: ...

LSZ.410.027.03.2017
P.17.067

*Pani
Danota
Brezinska
21-02-2018*

DGU

[Signature]

[Signature]

[Signature]

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P.17.067 – Rozwój średnich i małych portów morskich.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	1. Wiesław Chabraszewski, doradca prawny, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli Nr LSZ/16/2018 z dnia 9 stycznia 2018 r. 2. Jarosław Pulka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli Nr LSZ/29/2018 z dnia 1 lutego 2018 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Olgierd Geblewicz, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego od 29 listopada 2010 r. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie² ocenia podejmowane przez Urząd, w latach 2015-2017 (I półrocze), działania w zbadanym zakresie.

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego prowadził aktywne działania mające na celu stworzenie warunków do rozwoju średnich i małych portów Pomorza Zachodniego. Dotyczyły one zarówno kształtu krajowych dokumentów o charakterze strategicznym (Polityki Morskiej RP), jak i dokumentów operacyjnych. Wsparcie rozwoju małych i średnich portów morskich, w ramach realizacji Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, realizowane było poprzez ujmowanie zagadnień i przedsięwzięć związanych z rozwojem transportu wodnego we wszystkich dokumentach programowych i wdrożeniowych Województwa i ich sukcesywną realizację. Wyrazem realizacji polityki regionu na rzecz rozwoju portów morskich innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, były działania władz Województwa w zakresie przygotowania, zawarcia i realizacji Kontraktu Terytorialnego, Planu Inwestycji Transportowych, Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

¹ Dalej: Urząd.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Realizacja strategii i programów wojewódzkich w zakresie rozwoju średnich i małych portów morskich.

Na terenie Województwa funkcjonowało 11 średnich i małych portów: Police, Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów, Mrzeżyno, Wolin, Kamień Pomorski, Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Lubin. Funkcje transportowe pełniły porty: Police, Kołobrzeg oraz Darłowo. W przypadku pozostałych portów kluczową rolę odgrywała funkcja rybołówstwa zalewowego lub morskiego, funkcja obsługi żeglugi pasażerskiej oraz obsługi żeglarstwa.

Zagadnienia związane z rozwojem średnich i małych portów morskich ujęte były w „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego”³. W Celu Strategicznym 3 „Zwiększenie Przestrzennej Konkurencyjności Regionu” przyjęto Cel kierunkowy: Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych. Jako źródła finansowania ww. celu wskazano m.in.: budżet województwa, budżet państwa, Regionalny Program Operacyjny i Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach powyższego celu określono działania: modernizacja i rozbudowa transportu wodnego oraz wzrost udziału portów, infrastruktury szlaków wodnych i floty śródlądowej w regionalnym i krajowym rynku logistyczno-transportowym, poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej. Ramy czasowe realizacji celu określono na lata 2015-2020. Jako instytucje zaangażowane w realizację działania wskazano samorząd wojewódzki i administrację rządową.

(dowód: akta kontroli str. 16, 19-53, 68-70)

W Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020⁴ przeprowadzono następujący podział średnich i małych portów:

- porty położone nad otwartym morzem (Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo);
- porty położone nad Zalewem Kamieńskim (Wolin, Kamień Pomorski);
- porty położone nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Lubin).

W Strategii Rozwoju Sektora Transportu określono następujące trendy rozwojowe i wnioski dot. średnich i małych portów:

- należy przeciwdziałać dalszej dekapitalizacji majątku trwałego portów poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej;
- przy obecnej zmianie roli portów morskich kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury dojazdowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz lądu (drogi kołowe, kolejowe i wodne- Odra);
- konieczna jest kontynuacja procesu integracji uczestników obrotu morsko – portowego;
- należy dążyć do tworzenia sprzyjających warunków dla rozwoju krajowej żeglugi promowej;
- należy sprzyjać komunalizacji terenów portów lokalnych, ale tylko w sytuacji posiadania przez gminy „pomysłu na port”;
- przyszłości małych struktur portowych należy upatrywać w rozwoju funkcji związanych z turystyką (oferty dla żeglarstwa, żeglugi pasażerskiej, wędkarstwa morskiego itp.);
- ważny aspekt stanowi modernizacja układu powiązań lądowych małych i średnich portów z zapleczem i powiązanie tego układu z wojewódzkim układem sieci transportowej.

W podsumowaniu ww. Strategii w zakresie małych i średnich portów wskazano, że do priorytetowych przedsięwzięć w zakresie rozwoju infrastruktury i systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego do 2020 r. należy zaliczyć (w zakresie transportu morskiego) modernizację i rozbudowę portów Police i Kołobrzeg. Przedstawiono również planowane nakłady na rozwój i modernizację portów: Police, Kołobrzeg, Darłowo i Stepnica.

(dowód: akta kontroli str. 54-80)

³ Dalej: Strategia.

⁴ Dalej: Strategia Rozwoju Sektora Transportu.

W dniu 12 listopada 2014 r. Zarząd Województwa zawarł ze stroną rządową Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego⁵. Projekty bezpośrednio wspierające rozwój średnich i małych portów ujęte w Kontrakcie to:

- Modernizacja portu w Darłowie; wskazywane finansowanie z poziomu krajowego (wobec braku możliwości wsparcia realizacji przedsięwzięcia ze środków POIiŚ 2014-2020⁶, *na chwilę obecną projekt nie będzie realizowany*).
- Przebudowa wejścia do Portu Darłowo; inwestor Gmina Darłowo; wskazywane finansowanie z poziomu krajowego (realizacja uzależniona od dostępności środków w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020).
- Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo; wskazywane finansowanie z poziomu krajowego (wobec braku możliwości wsparcia realizacji przedsięwzięcia ze środków POIiŚ 2014-2020, *na chwilę obecną projekt nie będzie realizowany*).
- Modernizacja nawierzchni torowej bocznic kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu (realizowany pn. Przebudowa ulicy Towarowej i odcinka ulicy Zdrojowej) – projekt ujęty w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.
- Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III, (realizowany pn. Budowa odcinka drogi ekspresowej S6 Kołobrzeg-Zachód – Ustronie Morskie jako element przedsięwzięcia podstawowego ujętego w Kontrakcie pn. S-6 Szczecin – Koszalin); wskazywane finansowanie z poziomu krajowego (GDDKiA Oddział Szczecin).
- Terminal pasażerski – modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro⁷ (Kołobrzeg); wskazywane finansowanie z poziomu krajowego (realizacja uzależniona od dostępności środków w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020).
- Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Święta w ciągu drogi Nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kolbaskowa; *wskazywane jest finansowanie* z poziomu krajowego (GDDKiA Oddział Szczecin).

Przy konstruowaniu mandatu negocjacyjnego dla Kontraktu władze regionu ogłosiły otwarty nabór przedsięwzięć, w ramach którego samorządy lokalne i zarządy portów złożyły propozycje projektów w zakresie rozwoju portów, które na późniejszym etapie zostały ujęte w Kontrakcie (fiszki projektów). W założeniu ujęcie ww. przedsięwzięć w Kontrakcie miało umożliwić pozyskanie wsparcia w ramach środków europejskich, jednak ostateczny kształt Umowy Partnerstwa wykluczył możliwość aplikowania o wsparcie ze środków europejskich portów leżących poza siecią TEN-T⁸.

(dowód: akta kontroli str. 81-93, 95, 100-106)

W dniu 30 listopada 2016 r. Zarząd Województwa przyjął Plan Inwestycji Transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego⁹.

Plan Inwestycji Transportowych stanowił operacjonalizację celu kierunkowego 3.3¹⁰ Strategii oraz celów i założeń SRSTWZ w zakresie inwestycji transportowych realizowanych przy zaangażowaniu środków z budżetu województwa oraz funduszy UE będących bezpośrednio w dyspozycji Województwa¹¹, zapewnia ich spójność i komplementarność oraz

⁵ Dalej: Kontrakt.

⁶ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

⁷ Skrót od ang. Roll On/Roll Off oznacza typ statku towarowego, pasażersko-towarowego lub barki, przystosowanego do przewożenia ładunków tocznych i pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych). W języku polskim takie jednostki są czasem określane jako „rorowce”. (Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), dostępny pod adresem: http://mib.gov.pl/media/3510/Slownik_pojec_SRT.pdf).

⁸ Transeuropejska sieć transportowa.

⁹ Dalej: Plan Inwestycji Transportowych.

¹⁰ Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych.

¹¹ PIT WZ jest przede wszystkim podstawowym narzędziem służącym m.in. do realizacji interwencji zaplanowanych w zakresie transportu w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, a jego opracowanie było jednym z wymogów uruchomienia Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych wspierających rozwój transportu w perspektywie UE 2014-2020.

hierarchiczną strukturę. Projekty bezpośrednio wspierające rozwój średnich i małych portów ujęte w Planie Inwestycji Transportowych to:

- w obszarze transportu wodnego – projekt pn. Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy (pogłębienie toru podejściowego do Stepnicy do głębokości 4,5 m oraz modernizacja obrotnicy) realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie, o wartości 6,3 mln zł i wartości dofinansowania z RPO WZ 2014-2020¹² wynosiła 5,355 mln zł;
- w obszarze transportu w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych¹³ w ramach RPO 2014 - 2020 – dwa przedsięwzięcia związane z rozwojem infrastruktury drogowej usprawniającej dostęp do średnich i małych portów (wymienione w części dotyczącej przedsięwzięć realizowanych w ramach Strategii ZIT).

(dowód: akta kontroli str. 14-15)

W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego¹⁴ – w części programowej wskazano na konieczność kontynuacji bezpośrednich działań ułatwiających dostępność transportową portów, zarówno od strony wody, jak i drogami kołowymi oraz kolejną, w tym potrzebę koncentracji wysiłków na rzecz ułatwiania transportu wodnego w obszarze Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz toru wodnego Szczecin-Świnoujście, m.in. w celu poprawy podejść do portów takich jak: Police, Stepnica i Nowe Warpno. Efektem podejmowanych działań miał być ułatwiony wodny transport towarów, szczególnie z obszarów inwestycyjnych. Wyrazem tego podejścia było:

- sformułowanie celu strategicznego 1 Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń, a w jego ramach Priorytetu 1.1 Rozwój metropolitalnego systemu transportowego (Działanie 1.1.1 Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym) i Priorytet 1.2 Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (Działanie 1.2.2 Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja ODW),
- ujęcie w części wykonawczej Strategii ZIT SOM przedsięwzięcia pn. Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy wraz z budową kanalizacji deszczowej o wartości 2,72 mln zł i wartości dofinansowania z RPO WZ 2014-2020 (EFRR) 1,88 mln zł. Planowana do realizacji droga to dojazd do portu morskiego w Stepnicy – basenu rybackiego. „Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną do zmodernizowanego portu przeladunkowego. Ponadto - ulica T. Kościuszki bezpośrednio łączy drogę wojewódzką nr 111 z Portem. Port handlowy stanowi potencjalny teren inwestycyjny dla firm z branży transportu morskiego i przeladunku towarów (przedsięwzięcie ujęte w PIT WZ)”.

Wdrażanie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko – KołobrzESCO – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego¹⁵ – w części programowej Strategia ZIT KKBOF wskazuje na konieczność rozbudowy infrastruktury portowej i towarzyszącej, lepsze powiązanie komunikacyjne z drogową siecią transportową (brak połączeń drogami szybkiego ruchu, pozwalającymi na szybkie przemieszczenie dużych potoków ruchu stanowi podstawowe ograniczenie w zakresie dostępności do portów), tworzenie innowacyjnych rozwiązań i nowych kierunków wykorzystania posiadanej infrastruktury, a także modernizację części floty. W ramach projektów sprzyjających rozwojowi i zwiększonemu wykorzystaniu infrastruktury portowej wskazano na konieczność skomunikowania Portu Morskiego w Kołobrzegu i obszarów produkcyjnych zlokalizowanych w jego okolicy z budowaną drogą ekspresową S6, stanowiącą element sieci TEN-T oraz drogą krajową Nr 11. Wyrazem tego podejścia było:

¹² Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego.

¹³ Dalej: Strategia ZIT.

¹⁴ Dalej: Strategia ZIT SOM. Wersja pozytywnie zaopiniowana przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 20014-2020 Uchwałą nr 1603/17 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 2 października 2017 r.

¹⁵ Dalej: Strategia ZIT KKBOF. Wersja pozytywnie zaopiniowana przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 20014-2020 Uchwałą Nr 1871/17 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 listopada 2017 r.

- sformułowanie celu strategicznego 1. Zintegrowany i zrównoważony transport, a w jego ramach priorytetu 1.2 Lepsza dostępność komunikacyjna KKBOF (działanie 1.2.1 Modernizacja lokalnych dróg kołowych i ich integracja z głównymi korytarzami transportowymi regionu);
- ujęcie w części wykonawczej Strategii ZIT KKBOF przedsięwzięcia pn. Przebudowa ulicy Towarowej i odcinka ulicy Zdrojowej w Kołobrzegu o wartości 7,44 mln zł i wartości dofinansowania z RPO WZ 2014-2020 (EFRR) 5,08 mln zł. Dzięki realizacji inwestycji *poprawiona zostanie dostępność do ośrodka portowego i portowych terenów inwestycyjnych*. Przedsięwzięcie ujęte w PIT WZ.

(dowód: akta kontroli str. 15-16)

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego prowadził działania mające na celu stworzenie warunków do rozwoju średnich i małych portów Pomorza Zachodniego. Dotyczyły one zarówno kształtu krajowych dokumentów o charakterze strategicznym – Polityki Morskiej RP, jak i dokumentów operacyjnych, tj. KTWZ. W zakresie Polityki Morskiej RP przygotowana została opinia z dnia 5 grudnia 2014 r. Województwa Zachodniopomorskiego oraz wystąpienie Marszałka do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. W zgłoszonych uwagach podnoszono m.in. kwestie konieczności zapewnienia takich rozwiązań, które stworzą warunki do rozwoju Pomorza Zachodniego w oparciu o gospodarkę morską, w tym poprzez rozwój portów morskich, innych niż o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mając na uwadze znaczenie średnich i małych portów dla rozwoju Pomorza Zachodniego oraz konieczność zapewnienia środków europejskich na ich rozwój w październiku 2014 r. Marszałek Województwa wystąpił w tej sprawie do Ministra Infrastruktury i Rozwoju. W odpowiedzi Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wskazał, że rozumie znaczenie portów średnich i małych dla rozwoju regionu, jednak decyzją Komisji Europejskiej zostały one wykluczone z możliwości wsparcia w ramach POIiŚ 2014-2020.

Ponadto w ramach realizacji Strategii Rozwoju Sektora Transportu Samorząd Województwa podejmował w sprawie rozbudowy infrastruktury transportowej współpracę ze stroną samorządową, jak i rządową w zakresie rozwoju średnich i małych portów morskich, tj.:

- 1) W ramach prac przygotowawczych dla budowy „Zachodniego Drogowego obejścia Miasta Szczecina” na zlecenie Województwa Zachodniopomorskiego zostało wykonane Studium wykonalności Zachodniego Drogowego obejścia Miasta Szczecina wraz z raportem oddziaływania na środowisko. Dla zadania została wydana także decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. W celu realizacji Studium wykonalności w dniu 5 grudnia 2007 r. podpisano Porozumienie pomiędzy miastem Szczecin, gminą Police, powiatem Polickim oraz gminą Goleniów. Strony porozumienia wyraziły wolę współfinansowania wykonania dokumentacji pn. „Studium wykonalności Zachodniego Drogowego obejścia Miasta Szczecina” wraz z „Raportem oddziaływania na środowisko”. W przedmiotowym porozumieniu określono zasady udziału finansowego stron w kosztach opracowania dokumentacji. Ustalono, że udział Województwa Zachodniopomorskiego oraz gminy Miasto Szczecin wyniesie po 1/3 szacunkowych kosztów, natomiast udział gminy Goleniów, gminy Police i powiatu Polickiego wyniesie po 1/9 szacunkowych kosztów wykonania dokumentacji. W dniu 13 października 2015 r. Rada Ministrów przyjęła rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym ww. droga została zaliczona do kategorii dróg krajowych. W dniu 19 grudnia 2017 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą „Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina” wydaną w postępowaniu odwoławczym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. W dniu 12 stycznia 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przeniósł w całości powyższą decyzję na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie.
- 2) Pismem z dnia 13 czerwca 2007 Marszałek przesłał opinię do Ministra Gospodarki Morskiej w sprawie projektu dokumentu: „Strategia Rozwoju Portów Morskich do roku 2015”.
- 3) W dniu 4 lutego 2010 r. wystosowano pismo do Zarządu Portu w Policach z prośbą o wskazanie priorytetów inwestycyjnych w porcie w związku z pracami rozpoczętymi przez

- Ministerstwo Infrastruktury nad aktualizacją polskiego planu zamierzeń inwestycyjnych w odniesieniu do inicjatywy „Partnerstwo Odry”.
- 4) W dniu 28 maja 2010 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego podpisał umowę z gminą Dziwnów na wspólną realizację zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa przejścia przez m. Dziwnów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102 – etap I przebudowa skrzyżowań”.
 - 5) W dniu 3 września 2013 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego podpisał porozumienie z gminą Dziwnów na wspólną realizację zadania inwestycyjnego pn.: rozbudowa przejścia przez m. Dziwnów, ul. Słowackiego i Wybrzeża Kościuszki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102 Międzyzdroje Kołobrzeg”.
 - 6) Pismem z dnia 19 stycznia 2015 r. r. władze Województwa Zachodniopomorskiego zwróciły się z prośbą do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o ujęcie w projekcie „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023” budowy drogi ekspresowej S11 na całym odcinku województwa zachodniopomorskiego od Kołobrzegu do Szczecinka.
 - 7) Pismem z dnia 24 listopada 2016 r. Marszałek wystosował apel do Premiera Rządu RP i przesłał stanowisko Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 listopada 2016 r. dotyczącego budowy drogi ekspresowej S6 na całym odcinku od Goleniowa do Gdańska oraz budowy drogi ekspresowej S11 od Kołobrzegu do Katowic.
 - 8) Pismem z dnia 2 października 2017 r. Marszałek wystosował apel do Premiera Rządu RP o intensyfikację prac związanych z budową drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg – Katowice.
(dowód: akta kontroli str. 107-164)

W badanym okresie w zakresie wspierania rozwoju małych i średnich portów morskich, w ramach RPO WZ 2014-2020 na terenie województwa zostały zrealizowane 2 zadania, tj.:

- 1) Przebudowa ulic w Stepnicy wraz z budową kanalizacji deszczowej o łącznej wartości 3.754.601,82 zł (okres realizacji 01.01.2016 – 30.06.2017).
- 2) Przebudowa ulic w Kołobrzegu o łącznej wartości 7.440.931,09 zł (okres realizacji 30.03.2017 – 30.06.2017).

(dowód: akta kontroli str. 97)

Ustalone
nieprawidłowości

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

IV. 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 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁶ 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 Szczecinie.

Szczecin, dnia 16 lutego 2018 r.

Kontroler
Jarosław Pułka
Główny specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

WICEDYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
w Szczecinie



.....
podpis

¹⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

