



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy**

Bydgoszcz, dnia października 2009 r.

**Pan
Jan Siuda
Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy**

P/09/178
LBY-410-17-01/2009

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy przeprowadziła w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, zwanym dalej „ZDMiKP”, kontrolę z zakresu działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w największych miastach w Polsce w latach 2004-2009 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki zostały przedstawione w protokole kontroli podpisanym w dniu 30 września 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia realizację działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w mieście Bydgoszczy, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Formułując powyższą ocenę NIK uwzględniła, że:

1. W latach 2004-2009 (I półrocze) wydatki na remonty i inwestycje dotyczące transportu miejskiego zrealizowane były w wielkościach ustalonych planami finansowymi przez Radę Miasta Bydgoszczy i wyniosły od 144.913,0 tys. zł w 2004 r. do 308.223,0 tys. zł w 2008 r. Analiza 20 inwestycji ujętych w uchwalonych w latach 2004-2009 (I półrocze) przez Radę Miasta Bydgoszczy planach rozwoju miasta, na które planowano lub wydatkowano największe kwoty, wykazała, że do dnia 30 czerwca 2009 r.:

- zakończono realizację 5 inwestycji, a przyjęte mierniki ich efektywności zostały osiągnięte;

- rozpoczęto realizację 7 inwestycji o planowanych nakładach finansowych w łącznej kwocie 463.450,0 tys. zł, z których zadanie dotyczące przebudowy wiaduktu kolejowego w ul. Grunwaldzkiej w Bydgoszczy zostało zaniechane, z powodu ujawnienia w toku wykonywania prac projektowych jego nieopłacalności (przy poniesionych wydatkach w wysokości 335,0 tys. zł, stanowiących 1,1% planowanych wydatków na jego realizację);

- nie rozpoczęto realizacji (nie zlecono wykonania dokumentacji projektowej) 8 inwestycji o planowanych nakładach finansowych w łącznej kwocie 968.604,0 tys. zł, wskutek przesunięcia poza rok 2009 terminów realizacji 5 z nich w kolejno uchwalanych przez Radę Miasta Bydgoszczy planach rozwoju miasta i nie uwzględniono w nich wcześniej planowanych 3 inwestycji (budowa ul. Granicznej; budowa tunelu drogowego w ciągu ul. Focha i ul. Jagiellońskiej; wdrażanie nowoczesnego systemu sterowania ruchem, uwzględniającego priorytety dla komunikacji zbiorowej).

2. W ramach planowanych działań mających na celu usprawnienie komunikacji miejskiej w latach 2004-2008:

2.1. W Strefie Płatnego Parkowania na 46 ulicach (82,1% ulic w strefie) utrzymywano 1 412 miejsc parkingowych. W wyniku dokonywanych przez ZDMiKP analiz stwierdzono nierównomierne wykorzystanie miejsc parkingowych, a proponowany przez ZDMiKP jej podział na droższą i tańszą nie uzyskał akceptacji Rady Miasta Bydgoszczy.

2.2. Zwiększono z dwóch do trzech ilość odrębnych pasów ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej w centrum miasta o łącznej długości 0,967 km. Planowana organizacja buspasów ograniczała się tylko do dalszych 3 odcinków dróg, co według wyjaśnień [...] ¹ Wydziału Inżynierii Ruchu, wynikało z gęstej zabudowy miasta.

2.3. Zakaz przejazdów tranzytowych przez centrum miasta pojazdów o tonażu powyżej 10 ton obejmował odcinki dróg na 5 ulicach. Według wyjaśnień [...] ² Naczelnika Wydziału Inżynierii Ruchu, obszar objęty zakazem jest wystarczający dla ograniczenia skrótów przejazdów tranzytowych, w związku, z czym nie planuje się jego rozszerzenia.

2.4. Wybudowano łącznie 20,8 km ścieżek rowerowych, a w planach rozwoju miasta na lata 2009-2014 przyjęto budowę dalszych ścieżek rowerowych;

¹ Pouczenie: art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U Nr 112, poz. 1198 ze zm.)- odmowa udostępnienia ze względu na prywatność osoby fizycznej-NIK

² Pouczenie: art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U Nr 112, poz. 1198 ze zm.)- odmowa udostępnienia ze względu na prywatność osoby fizycznej-NIK

2.5. Nie stosowano rozwiązań polegających na wydzieleniu pasów ruchu o zmiennych kierunkach w zależności od pory dnia bądź natężenia ruchu. Według wyjaśnień [...] ³ Wydziału Inżynierii Ruchu, wynikało to z braku warunków powodowanych istniejącą geometrią ulic i niewielkimi odległościami między skrzyżowaniami.

2.6. Dokonywano analiz wykorzystania komunikacji zbiorowej, obejmując m.in. rotację pasażerów na przystankach, napełnienie linii komunikacyjnych, czas jazdy i punktualność przewozów oraz kontrole jakości usług przewozowych, świadczonych przez podmioty, z którymi ZDMiKP zawarł umowy. Wprowadzony w kwietniu 2007 r. system przejazdów środkami komunikacji miejskiej za jednym biletem na liniach łączonych w systemie przesiadkowym z dwóch dzielnic miasta do jego centrum, został w I półroczu 2009 r. rozszerzony o linie łączące centrum miasta z dalszymi 4. osiedlami i spowodował zwiększenie wykorzystania trakcji tramwajowej w przewozach w stosunku do komunikacji autobusowej.

3. Realizowany był obowiązek dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego, wynikający z art. 20 pkt 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach ⁴. Między innymi na zlecenie ZDMiKP dwukrotnie w latach 2004-2006 Katedra Budownictwa Drogowego Akademii Techniczno – Rolniczej w Bydgoszczy wykonała badania układu podstawowego dróg miasta Bydgoszczy, a w 2005 r. konsorcjum pod przewodnictwem firmy IMS Services spółka z o.o. z siedzibą w Krakowie sporządziło opracowanie pod nazwą - „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Bydgoszczy na lata 2005-2013”. Natomiast ZDMiKP dla bieżących potrzeb we własnym zakresie prowadził badania cech ruchu drogowego, m.in przy użyciu automatycznych urządzeń do pomiaru cech ruchu drogowego typu „Viacount”.

4. W wyniku przeprowadzonych w toku kontroli oględzin 4 skrzyżowań, stwierdzono czasowe ograniczenia przepustowości na wlotach na skrzyżowania. Według wyjaśnień Pana Dyrektora, stosowane na skrzyżowaniach rozwiązania są optymalne i w obecnych warunkach nie ma możliwości zwiększenia ich przepustowości, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

5. Jako nieprawidłowe ocenia się brak znajomości w ZDMiKP poziomu dekapitalizacji dróg w mieście Bydgoszczy ⁵, co wynikało z niedokonywania okresowych (jednorocznych i pięcioletnich) kontroli stanu wszystkich dróg w Bydgoszczy i

³ Pouczenie: art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U Nr 112, poz. 1198 ze zm.)- odmowa udostępnienia ze względu na prywatność osoby fizycznej-NIK

⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.

⁵ Stosunek procentowy długości dróg wymagających remontu do całkowitej ich ilości

nieprowadzenia w ogóle dokumentacji ewidencyjnej w formie ksiąg dróg i dzienników objazdów. Stanowiło to naruszenie postanowień art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁶ oraz § 9 i § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁷. Według wyjaśnienia Pana Dyrektora, powyższe jest wynikiem zaniedbań poprzedniego kierownictwa ZDMiKP (sprzed 2007 r.) i podejmowane przez Pana od 2007 r. działania organizacyjne w zakresie pozyskiwania danych do ksiąg dróg spowodują dokonywanie wymaganych okresowych kontroli ich stanu.

Brak systematycznych przeglądów dróg miał wpływ na stan ich nawierzchni, skutkujący roszczeniami odszkodowawczymi, między innymi z tytułu uszkodzeń samochodów. Wielkość odszkodowań wypłaconych w ramach polisy ubezpieczeniowej wyniosła w okresie od II półrocza 2006 r. do I półrocza 2009 r. łącznie 1.567,4 tys. zł, przy zapłaconej przez ZDMiKP składce ubezpieczeniowej w łącznej kwocie 1.159,0 tys. zł.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie skutecznych działań mających na celu:

- dokonywanie okresowych kontroli dróg,
- prowadzenie w tym zakresie wymaganej dokumentacji.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu ich realizacji lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Bydgoszczy umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

⁶ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.

⁷ Dz. U. Nr 67, poz. 582