



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie**

Szczecin, dnia 2 grudnia 2009 r.

**Pan
Piotr Krzystek
Prezydent Miasta Szczecina**

LSZ-410-08-03/09

Tekst ujednolicony

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie przeprowadziła kontrolę Urzędu Miejskiego w Szczecinie (zwanego dalej „Urzędem”), w zakresie działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w Szczecinie, w latach 2004 – 2009 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 20.10.2009 r., Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK przekazuje Panu Prezydentowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działania podejmowane przez Urząd na rzecz usprawnienia funkcjonowania systemu transportowego w Szczecinie.

1. Organizacja i podział zadań dotyczących funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta Szczecina określona była w regulaminach organizacyjnych oraz statutach. Jednostką wiodącą w zakresie realizacji zadań wynikających z polityki transportowej, obejmujących planowanie, organizację i rozwój systemu transportowego miasta, prowadzenie działań mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego, nadzór nad utrzymaniem i ochroną dróg oraz lokalnym transportem zbiorowym oraz zarządzaniem ruchem na drogach, ustalono Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu (Wydział GKioŚ). Zarządowi Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie (ZDiTM) wyznaczono zadania zarządcy dróg. Do zarządcy dróg należało m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

przestrzennego. Do czasu kontroli NIK nie zostały opracowane projekty planów rozwoju sieci drogowej, co naruszało postanowienia art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych². Nieopracowanie ww. projektów planów było wynikiem niedostatecznego nadzoru nad działalnością ZDiTM.

2. Polityka Transportowa stanowiąca załącznik do Strategii Rozwoju Szczecina opracowana była nieterminowo i nierzetelnie. W przyjętej uchwałą Rady Miasta z 6.05.2002 r. Strategii określono 3-miesięczny termin od jej uchwalenia, na przekazanie Radzie Miasta projektu Polityki Transportowej. Tymczasem Zespół ds. jej opracowania, powołany przez Prezydenta Miasta po ponad 3 latach (w kwietniu 2005 r.), opracował jej projekt pod koniec października 2005 r. W konsekwencji uchwalenie Polityki Transportowej przez Radę Miasta nastąpiło dopiero 13.03.2006 r. Zaplanowano w niej wykonanie dwóch programów realizacyjnych, których jednak nie opracowano, a określono tylko ich nazwy: T1 „Program rozwoju sieci drogowej oraz poprawy bezpieczeństwa, płynności i jakości ruchu” i T2 „Program rozwoju i poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej”.

W powyższym zakresie podejmowano działania opieszale, a przy tym były one nieefektywne, np. powołani z 20-miesięcznym opóźnieniem, w lipcu 2004 r., pełnomocnicy koordynujący i nadzorujący opracowanie i wdrażanie programów realizacyjnych nie doprowadzili nawet do podjęcia prac nad opracowaniem tych programów. Niektórych działań w ogóle zaniechano, np. skład Zespołu Wdrażającego Strategię, mimo że został zdekompletowany, od grudnia 2006 r. nie był uzupełniony i funkcjonował bez przewodniczącego. Nie powołano Komitetu Sterującego Strategii i nie przedłożono Radzie Miasta wykazu wskaźników oceny wykonania celów szczegółowych programów realizacyjnych, co winno nastąpić w terminie 12 miesięcy od daty uchwalenia Strategii (do 5.05.2003 r.).

Niegospodarne były działania Urzędu dotyczące opracowania ww. wskaźników. Nie przedłożono ich Radzie Miasta, mimo że na ich opracowanie wydatkowano aż 42 tys. zł. Opracowane przez Instytut Diagnoz i Prognoz Gospodarczych w Szczecinie w czerwcu 2004 r. za 18 tys. zł wskaźniki okazały się nieprzydatne, gdyż były nietrafione i trudne do zmierzenia. Urząd ponownie zlecił ww. Instytutowi opracowanie tych wskaźników, jednak mimo poniesienia za to opracowanie kosztów w kwocie 24 tys. zł (w grudniu 2005 r.), nie przekazał jego wyników Radzie Miasta.

3. Realizacja kierunków działań wyznaczonych w Polityce Transportowej przyniosła wymierne efekty, m.in.: zapewniono funkcjonowanie miejskiej strefy płatnego parkowania ze zróżnicowanymi opłatami oraz wprowadzono parkomaty, ukończono cztery (z siedmiu) etapy

² Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.

budowy obwodnicy śródmiejskiej Szczecina, wybudowano 50,4 km nowych dróg, długość ścieżek rowerowych zwiększyła się o 35,6 km (z 16,7 km w 2003 r. do 52,3 km na koniec 2008 r.). W wyniku remontów dróg poziom ich dekapitalizacji zmalał z 44,6% w 2003 r. do 33,8 % w czerwcu 2009 r., a remonty sieci tramwajowej spowodowały zmniejszenie poziomu dekapitalizacji linii z 39 % w 2003 r. do 30 % na dzień 30.06.2009 r. W celu doprowadzenia do ograniczenia w centrum Szczecina ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich Gmina Miasto Szczecin w marcu 2009 r. zawarła z Województwem Zachodniopomorskim porozumienie w zakresie finansowania Studium wykonalności Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina z przeprawą na Odrze oraz Raportu oddziaływania tej inwestycji na środowisko.

Podejmowane przez Urząd działania na rzecz realizacji Polityki Transportowej nie zapewniały zrównoważonego rozwoju systemu transportu zbiorowego zakładanego w Strategii i Polityce Transportowej. Nie podjęto bowiem realizacji wskazanych w nich zadań usprawniających i poprawiających jakość transportu zbiorowego, takich jak m.in.: wyodrębnienie stałych pasów ruchu dla autobusów, budowa systemu parkingów typu Park & Ride, które winny być zlokalizowane na obrzeżach miasta przy pętlach komunikacji zbiorowej, stworzenie centrów przesiadkowych, budowa zintegrowanego systemu zarządzania ruchem. Budowa szybkiego tramwaju usprawniającego transport zbiorowy pomiędzy lewo i prawobrzeżną częścią Szczecina, z braku środków finansowych, nadal była w fazie studialnej. W Strategii i Polityce Transportowej zakładano rozwój sieci tramwajowej, a jak dotychczas uległa ona redukcji z 98 km w 2003 r. do 96,2 km w 2008 r. Zakładano również poprawę warunków podróżowania transportem zbiorowym, jednak w latach 2003-2008 ilość i struktura wiekowa użytkowanego taboru tramwajowego oraz autobusowego nie uległy znaczącej poprawie. W okresie tym liczba tramwajów w użytkowaniu wzrosła ze 140 do 148, a liczba tramwajów poniżej 4 lat spadła z 14 do 6. Liczba autobusów w użytkowaniu wzrosła ze 185 do 195, a liczba pojazdów poniżej 4 lat spadła z 27 do 26. Bardzo znacząco, bo z 38 do 131, wzrosła liczba autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, natomiast żaden tramwaj nie był przystosowany do tych przewozów.

Konsekwencją niedostatecznych działań na rzecz zrównoważonego rozwoju systemu transportu zbiorowego było zmniejszenie się liczby osób korzystających średniorocznie codziennie z komunikacji zbiorowej w Szczecinie. W transporcie tramwajowym liczba ta spadła z 202,9 tys. w 2003 r. do 176,8 tys. w 2008 r., a w transporcie autobusowym odpowiednio z 248 tys. do 216,1 tys.

4. Wydatki na zadania transportowe, w latach 2004-2008, ogółem wyniosły 712.729 tys. zł, z czego 599.200 tys. zł (84,1 %) stanowiły środki własne, 145 tys. zł (0,02 %) - dotacja z budżetu państwa, a 113.384 tys. zł (15,9 %) - środki z Unii Europejskiej.

Zaplanowane środki finansowe na inwestycje i remonty dróg, mimo, że ich wysokość była niższa od zgłoszonych zapotrzebowań, nie były w pełni wykorzystywane. Dotyczyło to zwłaszcza wykonania wydatków na zadania inwestycyjne, które wyniosły w 2005 r. – 57.155 tys. zł, tj. 42,6 % pierwotnego planu wydatków, a w kolejnych latach odpowiednio: w 2006 r. – 37.308 tys. zł, tj. 33,8 %, w 2007 r. – 113.379 tys. zł, tj. 65,9 %, w 2008 r. – 134.739 tys. zł, tj. 59 %. Niskie wykorzystanie środków finansowych na zadania remontowe odnotowano w 2008 r., w którym wydatkowano 12.447 tys. zł, tj. 43,2 % pierwotnego planu. Przyczynami niepełnego wykonania planu wydatków były głównie: niezapewnienie finansowania, nieprzygotowanie zadań inwestycyjnych do realizacji (przedłużające się prace projektowe) oraz przeciąganie się procedur przetargowych. Prowadzone przez Urząd inwestycje na rzecz usprawnienia systemu transportowego Szczecina realizowane były terminowo.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnioskuje o:

1. *Opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej.*
2. *Realizację zadań wynikających z Polityki Transportowej na rzecz zrównoważonego rozwoju systemu transportu zbiorowego Szczecina.*
3. *Wzmoczenie nadzoru nad działalnością ZDiTM.*

Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK oczekuje od Pana Prezydenta, w terminie miesięcznym od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o podjętych działaniach na rzecz 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 przysługuje Panu Prezydentowi prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie 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 mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.