

PROTOKÓŁ KONTROLI

Urzędu Miasta w Bydgoszczy ul. Jezuicka 1, kod pocztowy 85 – 102, Regon 000596375, zwanego w dalszej treści protokołu „Urzędem”.

Prezydentem Bydgoszczy jest od 20 listopada 2002 r. Konstanty Dombrowicz.

Kontrolę przeprowadzili kontrolerzy z Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Bydgoszczy:

- Ryszard Lutyński – gł. specjalista kontroli państwowej, działając na podstawie upoważnienia nr 66520 z 1.07.2009 r. – w okresie od 02.07.2009 r. do 29.09.2009 r. (z przerwami).
- Artur Nierebiński – inspektor kontroli państwowej, działając na podstawie upoważnienia nr 66519 z 1.07.2009 r. – w okresie od 09.07.2009 r. do 29.09.2009 r. (z przerwami).

[Dowód - upoważnienia -akta kontroli 2-3]

Kontrolą objęto „Działania podejmowane w latach 2004 – 2009 (I półrocze), na rzecz usprawnienia systemu transportowego w największych miastach w Polsce.”

W treści niniejszego protokołu kontroli zastosowano następujące skróty, które odpowiednio oznaczają:

- ustawa o NIK – ustawa z dnia 23 grudnia 1994r. o Najwyższej Izbie Kontroli – Dz. U. z 2007 r., Nr 231, poz. 1701, ze zm.
- a.k. – akta kontroli.
- MF – Minister Finansów.
- MT – Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.
- UOF – Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. nr 249, poz. 2104 ze zm.).
- UOR – Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. nr 76, poz. 694 ze zm.).
- PZP – Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. nr 223, poz. 1655 ze zm.).
- NPR – Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206),

- PB – Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.),
- PP - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).
- RMB – Rada Miasta Bydgoszczy.
- PMB – Prezydent m. Bydgoszczy.
- ZDMiKP - Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej.
- MPU – Miejska Pracownia Urbanistyczna.
- WNW – Wydział Nadzoru Właścicielskiego.
- ZK – Zespół Kontroli.
- KGKiOŚ – Komisja Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.
- regulamin organizacyjny – regulamin organizacyjny Urzędu wprowadzony zarządzeniami PMB: nr 459/03 z 7.11.2003r. (ze zm.); nr 539/05 z 16.09.2005r. (ze zm.); nr 1019/07 z 7.12.2007r. (ze zm.);
- m.p.z.p. - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

W toku kontroli ustalono, co następuje:

1. Organizacja i podział zadań dotyczących zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta.

1.a. Jednostki odpowiedzialne za planowanie i zarządzanie transportem miejskim.

Na podstawie regulaminu organizacyjnego Urzędu oraz w oparciu o statuty i regulaminy samorządowych jednostek organizacyjnych (lub samorządowych osób prawnych) stwierdzono, że w badanym okresie odpowiedzialnymi za planowanie i zarządzanie siecią dróg publicznych oraz za prowadzenie działań mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego były:

wydziały Urzędu:

- Wydział Rozwoju i Strategii Miasta (WRiS),
- Wydział Inwestycji (WI),
- Wydział Nadzoru Właścicielskiego (WNW),

- Wydział Budżetu i Finansów (WBiF),

samorządowe jednostki organizacyjne:

- Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej (ZDMiKP),
- Miejska Pracownia Urbanistyczna (MPU),

samorządowe osoby prawne:

- Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o.
- Tramwaj Fordon sp. z o.o.

1.b. Podział kompetencji jednostek organizacyjnych (dotyczących zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta):

W Regulaminie Organizacyjnym Urzędu określono zadania poszczególnych komórek organizacyjnych i tak:

Do WRiS należało m.in.:

- prowadzenie spraw związanych z przygotowaniem i nadzorowaniem planów zrównoważonego rozwoju gospodarczego,
- prowadzenie analiz ekonomicznych,
- koordynacja i kontrola prac związanych z realizacją strategii rozwoju miasta.

Wydział Inwestycji zajmował się m.in.:

- opracowywaniem limitów wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne w oparciu o plany rozwoju,
- opracowywaniem rocznych planów inwestycyjnych i ich korekt.

Do zadań Wydziału Nadzoru Właścicielskiego należała m.in.:

- realizacja zadań miasta, w tym nadzoru, jako organu założycielskiego jednostek organizacyjnych oraz spółek prawa handlowego, w których miasto posiada udziały (Tramwaj Fordon Sp. z o.o., MZK Sp. z o.o.).

Do zadań Wydziału Budżetu i Finansów należało, m.in.:

- przygotowywanie projektu budżetu miasta, nadzór i kontrola jego realizacji,
- obsługa finansowo-księgową w zakresie wydatków budżetowych,

Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej wykonywał m.in.:

- obowiązki zarządcy dróg,
- zadania związane z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych,
- zadania związane z organizacją i zarządzaniem lokalnym transportem zbiorowym,
- opracowywanie projektów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- opracowywanie projektów planów finansowych budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- pełnienie funkcji inwestora zastępczego lub bezpośredniego w zakresie budowy i modernizacji ulic i placów, drogowych obiektów inżynierskich, sygnalizacji świetlnej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego,
- wykonywanie badań, analiz, opinii, ekspertyz oraz zadań związanych z organizacją ruchu na drogach publicznych w Bydgoszczy.

Miejska Pracownia Urbanistyczna zajmowała się m.in.:

- opracowywaniem projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla Miasta Bydgoszczy oraz studium uwarunkowań, i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- prowadzeniem studiów i analiz, a także podejmowaniem inicjatyw w zakresie gospodarowania przestrzenią w Mieście,
- opracowywaniem i koordynowaniem czynności wykonywanych w ramach opracowań specjalistycznych w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego oraz inicjowaniem i prowadzeniem projektów wynikających ze Strategii Miasta i Programu Rozwoju Lokalnego,
- koordynowaniem opracowań planistycznych realizowanych przez podmioty i osoby zewnętrzne,

- opracowywaniem opinii oraz wytycznych dotyczących zagospodarowania przestrzennego,
- prowadzeniem rejestrów m.p.z.p., prowadzeniem zbioru materiałów związanych z planami, archiwizowaniem planów i dokumentacji formalno – prawnej planów – obowiązujących aktualnie i w przeszłości.
- współpracą z właściwymi służbami miejskimi, w zakresie tworzenia miejskich programów inwestycyjnych.

Przedmiotem działania Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. było m.in.:

- transport pasażerski miejski,
- transport pasażerski lądowy (pozostały),
- budowa dróg kołowych i szynowych,
- badania i analizy techniczne w ww. zakresie.

Spółka Tramwaj Fordon Sp. z o.o. (powstała w I półroczu 2009r.), zajmowała się m.in.:

- organizacją i realizacją przedsięwzięcia obejmującego budowę linii tramwajowej do Fordonu wraz z łącznicą pomiędzy nową linią tramwajową, a istniejącym systemem transportu oraz jego eksploatacją,
- zapewnieniem zrównoważonego rozwoju w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

1.c. Przepływ informacji oraz koordynacja działań w zakresie funkcjonowania i planowania systemu transportowego

Jak wykazano wyżej ZDMiKP (zgodnie z § 3 Statutu) był budżetową jednostką organizacyjną Miasta Bydgoszczy, będącą zarządcą dróg w rozumieniu ustawy o drogach publicznych oraz realizującą szereg ww. zadań (dotyczących zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta). Bezpośredni nadzór nad pracą ZDMiKP należał do Lucyny Kojder – Szweda - III z-cy Prezydenta Miasta – nadzorującej także WRiS (§ 14 pkt 3 regulaminu organizacyjnego).

Na podstawie opinii, dokumentów pozostających w WRiS stwierdzono, że wydział ten w zakresie planowania i funkcjonowania systemu transportowego współpracował z następującymi jednostkami:

- ZDMiKP – w zakresie prac nad budowaniem i wdrażaniem „Strategii Rozwoju Bydgoszczy” oraz „Planu Rozwoju Bydgoszczy”, ZDMiKP przekazywał stosowne plany oraz sprawozdania, jako materiały do opracowywania ww. dokumentów.
- Miejską Pracownią Urbanistyczną - w zakresie opiniowania „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Opinie dotyczyły zgodności tych dokumentów ze „Strategią ...” oraz z PRB.
- Wydziałem Inwestycji – do WI przekazywano corocznie uchwalane Plany Rozwoju Bydgoszczy, na podstawie których opracowywano roczne plany inwestycyjne oraz trzyletnie limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne.
- Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi, sp. z o.o. – WRiS sporządzał m.in. informacje o rocznych planach inwestycyjnych spółek, w których miasto posiadało 100% udziały i przekazywał je do Wydziału Inwestycji (w zakresie inwestycji realizowanych przez MZK sp. z o.o.).

Przepływ informacji w zakresie budowy strategii rozwoju miasta i planów rozwoju Bydgoszczy regulowały:

- Regulamin Organizacyjny Urzędu (ze zm.).
- Zarządzenia (ze zm.) nr: 80/2003 z 31.03.2003r.; 591/2005 z 28.10.2005r.; oraz 86/07 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 2 lutego 2007 r. w sprawie nadania regulaminów wewnętrznych Wydziałom Urzędu (ze zmianami).
- Zarządzenie Nr 195/04 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 21 maja 2004 roku w sprawie powołania zespołu roboczego Społecznej Rady Konsultacyjnej ds. aktualizacji „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”.
- Zarządzenia nr 123/06 z 13.03.2006; nr 455/06 z 16.06.2006 Prezydenta Miasta Bydgoszczy w sprawie wdrażania i aktualizacji Planu Rozwoju Lokalnego (PRL) na lata 2006-2009. (przed tą datą obowiązywał „Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Bydgoszczy na lata 2004-2008” przyjęty Uchwałą Nr XXI/447/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 11 lutego 2004r.).
- Zarządzenie nr 381/07z 6.04.2007r. w sprawie wdrażania i aktualizacji Planu Rozwoju Lokalnego (PRL) na lata 2007-2010.

- Zarządzenie nr 149/08 z dnia 10.03.2008r. oraz nr 388/09 z 1.06.2009r. w sprawie wdrażania i aktualizacji Planu Rozwoju Bydgoszczy (PRB) dot. odpowiednio PRB na lata 2008-2013 i 2009 -2014

Ww. zarządzenia określały szczegółową procedurę budowy oraz wdrażania PRL (zwanego od 2008r. PRB) oraz powoływały zespoły realizacyjne zaangażowane przy ich tworzeniu i monitorowaniu. Zarządzeniami zostali powołani:

- Koordynator Planu Rozwoju Bydgoszczy. Do jego zadań należał m.in. nadzór nad całością prac związanych z wdrażaniem i aktualizacją Planu (funkcję tą pełniła Lucyna Kojder – Szweda - z-ca Prezydenta Miasta - nadzorująca pracę ZDMiKP i WRiS).
- Rada Rozwoju Miasta.
- Międzysektorowy Zespół Planu Rozwoju Bydgoszczy.
- Zespół Roboczy Planu Rozwoju Bydgoszczy.
- Kierownicy programów Planu Rozwoju Bydgoszczy.
- Kierownicy poszczególnych projektów Planu Rozwoju Bydgoszczy.

Zarządzenie regulowało procedury realizacji prac nad aktualizacją i wdrażaniem PRB z określeniem organizacji, składu zespołów, kalendarza działań.

- Procedury zbierania informacji na potrzeby opracowania budżetów miasta na poszczególne lata regulowały coroczne uchwały Rady Miasta oraz Zarządzenia Prezydenta.

Kontrola zadań wykonywanych przez WRiS w ramach określonej regulaminem organizacyjnym „koordynacji i kontroli prac związanych z realizacją strategii rozwoju miasta” wykazała m in., że Wydział ten (według podejmowanych działań i sporządzanych dokumentów), m.in.:

- ♦ przygotowywał corocznie materiały robocze dotyczące aktualizacji planu, w tym: informację o sytuacji społeczno-gospodarczej miasta, syntetyczną informację z wykonania poprzedniej edycji planu, zaktualizowane problemy rozwojowe, analizę SWOT, roboczą wersję planu rozwoju Bydgoszczy z aktualnymi fiskami 14 programów i przypisanych do nich projektów (w tym programu komunikacyjnego Nr 1 Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie),
- ♦ prowadził koordynację działań z poszczególnych dziedzin współpracując z 14 kierownikami programów (w tym programu komunikacyjnego) i koordynując pracami ww.

Międzysektorowego Zespołu (kierownikiem programu „Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie” jest Dyrektor ZDMiKP, a kierownikami poszczególnych projektów - pracownicy ZDMiKP).

- ◆ Weryfikował programy branżowe w PRL i PRB pod kątem realizacji celów strategicznych zapisanych w „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”, oraz „Strategii Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2020”, (a także w dokumentach operacyjnych związanych z pozyskiwaniem środków Unii Europejskiej).
- ◆ Sprawdzał w kartach programów planu rozwoju genezę, opis zadań ich zgodność z występującymi uwarunkowaniami rozwojowymi zewnętrznymi i wewnętrznymi zapisanymi w Studium... oraz w politykach branżowych.
- ◆ Sprawdzał, przedstawione przez uczestników procesu, powiązania danego programu branżowego z innymi programami ujmowanymi w Planie Rozwoju Bydgoszczy.
- ◆ Dokonywał weryfikacji i sprawdzał zgłoszone projekty pod kątem możliwości finansowych gminy, ich zgodności z rocznym planem inwestycyjnym i limitami wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne.
- ◆ W ramach opracowywania założeń oraz konstruowania budżetu miasta na dany rok uczestniczył w posiedzeniach komisji branżowych Rady Miasta, przy omawianiu planu inwestycyjnego i limitów wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne ujęte w budżecie na dany rok (w tym opiniował plan inwestycyjny i limity wydatków na wieloletnie programy inwestycyjne w zakresie ich zgodności z inwestycjami strategicznymi).
- ◆ Opracowywał coroczne sprawozdania z realizacji Strategii... i PRB, (o czym mowa dalej).

[Dowód - wyciągi - akta kontroli 84-137]

W badanym okresie WRiS nie przeprowadzał kontroli realizacji Strategii..., pomimo ww. zapisu w regulaminie organizacyjnym Urzędu. Na tą okoliczność na żądanie kontrolerów nie przedstawiono dokumentów z tych kontroli, nie nadano uprawnień w tym zakresie pracownikom wydziału oraz nie określono procedur przeprowadzania tych kontroli.

Z wyjaśnienia złożonego w powyższej sprawie przez Henrykę Ławską – zastępcę dyrektora WRiS (odpowiedzialną według zakresu czynności z 12.02.2007r. i 30.01.2009r. m.in. za koordynację ww. działań), wynika m. in., że: *wpisane w Regulaminie Organizacyjnym Urzędu zadanie dla WRiS dotyczące kontroli prac związanych z realizacją strategii rozwoju umieszczone zostało w rozumieniu działań sprawdzających oraz monitorujących realizację strategii, a niemających charakteru kontroli, jakie mają jednostki*

do tego uprawnione.

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 177-180]

Powyższe potwierdziła Lucyna Kojder – Szweda - z-ca Prezydenta m. Bydgoszczy.

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 187-190]

1.d. Zmiany w zakresie organizacji działań dotyczących transportu miejskiego.

Na podstawie statutów i regulaminów organizacyjnych jednostek wymienionych w pkt 1b niniejszego protokołu stwierdzono, że w badanym okresie w zakresie zadań dotyczących transportu miejskiego, nie uległy zmianom organizacja i kompetencje tych jednostek, z wyjątkiem:

- utworzenia nowej jednostki organizacyjnej - Spółka Tramwaj Fordon Sp. z o.o. (uchwała RMB z 18.02.2009r.),
- Zmiany komórki organizacyjnej Urzędu realizującej zagadnienia w zakresie budowy strategii rozwoju miasta i planów rozwoju Bydgoszczy (w tym dokumentów obejmujących m.in. problematykę transportową) oraz koordynacji w zakresie jej realizacji. W latach 2003-2006 zadania te realizował były Wydział Rozwoju Gospodarczego i Inwestycji Urzędu, a od 19 grudnia 2006r. zadania te przydzielono nowopowołanemu WRiS.

Pozostałe zmiany organizacyjne w Urzędzie nie miały wpływu na działania związane z opracowywaniem strategii i planów.

1.e. Kontrole w jednostkach samorządowych.

Na podstawie regulaminu organizacyjnego Urzędu stwierdzono, że:

- Prowadzenie kontroli w Urzędzie oraz jednostkach organizacyjnych miasta należało do podstawowych zadań Zespołu Kontroli (§ 50 regulaminu).
- Kontrola realizacji zadań miasta, w tym nadzoru, jako organu założycielskiego jednostek organizacyjnych oraz spółek prawa handlowego, w których miasto posiada udziały należało do podstawowych zadań Wydziału Nadzoru Właścicielskiego (§ 37 regulaminu).

Na podstawie materiałów i dokumentów pokontrolnych z ww. komórek organizacyjnych realizujących zadania w zakresie funkcjonowania i planowania systemu transportowego, ustalono, że na 2 działające w badanym okresie samorządowe jednostki organizacyjne (ZDMiKP, MPU), kontrole przeprowadzono w obydwu z nich i tak:

- ◆ ZK przeprowadził 2 kontrole w ZDMiKP:

1. Kontrola w zakresie prowadzenia gospodarki finansowej oraz prawidłowości dysponowania środkami publicznymi przeprowadzona w dniach 11.01.2005r. – 24.01.2005r. (w ramach kontroli sprawdzono także finansowanie kontraktu „Modernizacja i wzmocnienie konstrukcji Mostu Pomorskiego: przebudowa linii tramwajowych razem z siecią trakcyjną w rejonie mostu i ulicy Fordońskiej, przebudowa ulicy Fordońskiej” realizowanego ze środków PHARE).

Ustalenia kontroli zawarte zostały w protokole z kontroli z dnia 03.02.2005r., natomiast zalecenia pokontrolne w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 11.02.2005r.

2. Kontrola w zakresie porozumienia nr 18/SIM/2006 zawartego ze Spółdzielnią Mieszkaniową SIM w Bydgoszczy, przeprowadzona w dniach 16.03.2007r. – 20.03.2007r. (porozumienie dotyczyło ustalenia szczegółowych warunków budowy ulic Mściwoja i Chełmżyńskiej w Bydgoszczy).

Ustalenia kontroli zostały zawarte w protokole z dnia 20.03.2007r. W dniu 25.04.2007r. skierowano do Dyrektora ZDMiKP pismo omawiające wyniki kontroli oraz zawierające zalecenia do bieżącego stosowania w działalności jednostki.

Na podstawie ww. materiałów pokontrolnych stwierdzono, że kontrola ZK z 2005r. nie wykazała nieprawidłowości w realizacji zadań dotyczących zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta. Natomiast kontrola z 2007r. wykazała przekroczenie przez Romana D. - byłego dyrektora ZDMiKP zakresu uprawnień do zaciągania zobowiązań finansowych (zawiadomienie o naruszeniu dyscypliny finansów publicznych z 25.04.2007r.).

Zalecenia pokontrolne z ww. 2 kontroli (według prowadzonej korespondencji) zostały zrealizowane.

[Dowód – wystąpienia pokontrolne - akta kontroli 142-145]

◆ W Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Zespół Kontroli przeprowadził w badanym okresie także 2 kontrole (w 2005r. i 2008r.). Dotyczyły one gospodarki finansowej i nie uwzględniały realizacji zadań w zakresie funkcjonowania i planowania systemu transportowego.

● WNW nie przeprowadzał kontroli samorządowych osób prawnych realizujących zadania z zakresu zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta (MZK sp. z o.o. i Tramwaj Fordon sp. z o.o. - powstały w 2009r.).

Z wyjaśnień w sprawie sposobu funkcjonowania nadzoru i kontroli nad jednostkami organizacyjnymi miasta (oraz samorządowymi osobami prawnymi) realizującymi zadania z zakresu zapewnienia przez nie właściwego funkcjonowania systemu transportowego na terenie miasta, złożonych przez:

- Sł. Paprockiego – dyrektora WNW,
- Sł. Bodaka – dyrektora ZK, wynika m. in., że:

według Sł. Bodaka – dyrektora ZK:

- ◆ *Zespół Kontroli przeprowadzał przede wszystkim kontrole finansowe, w tym kontrole 5% wydatków jednostek podległych Miastu (jest ich około 150), realizując obowiązek wynikający z art. 187 ustawy o finansach publicznych oraz zalecenia pokontrolne RIO.*
- ◆ *Nie wykluczało to jednak realizowania kontroli realizacji zadań (kontrole problemowe i kompleksowe), dotyczące prawidłowości wydatkowania udzielonych przez Miasto Bydgoszcz dotacji, realizacji zadań zleconych, lub realizacji projektów finansowanych z funduszy pomocowych.*
- ◆ *Mimo zbyt małej ilości pracowników (w badanym okresie 6-10 osób), nastąpił wzrost ilości przeprowadzanych kontroli z 55 w 2005r. do 88 w 2008r. i 55 w I półroczu 2009r.*
- ◆ *Większej ilości kontroli realizacji zadań z zakresu funkcjonowania systemu transportowego nie przeprowadzano z uwagi na fakt, że wydziały lub jednostki merytorycznie odpowiedzialne sprawują bieżący nadzór nad przebiegiem tych zadań. Tematyka ta była wielokrotnie omawiana i rozważana m.in. w odpowiednich komisjach RMB, a także nieustannie sprawowana jest kontrola społeczna w tym zakresie.*
- ◆ *Wobec powyższego brak było jakichkolwiek przesłanek świadczących o tym, by usprawnianie systemu transportowego stwarzało szczególne zagrożenia i wymagało zwiększenia ilości przeprowadzonych kontroli.*

[Dowód - wyjaśnienia - akta kontroli 138-141]

- Sł. Paprocki – dyrektor WNW, podał m.in., że:

- ◆ *Zadania z zakresu Systemu transportowego na terenie m. Bydgoszczy realizowane są przez m.in. spółki prawa handlowego, w których Miasto Bydgoszcz posiada udziały tj. MZK Sp. z o.o. i Tramwaj Fordon Sp. z o.o.).*

- ◆ *Za bieżące sprawowanie nadzoru i kontrolę nad działalnością Zarządu odpowiedzialna jest, powoływana przez właściciela tzn. Prezydenta Miasta Bydgoszczy działającego, jako walne zgromadzenie spółki Rada Nadzorcza. Członkami Rad Nadzorczych są osoby, które posiadają stosowną wiedzę w zakresie zarządzania podmiotami gospodarczymi i posiadają zdany egzamin przed Ministrem Skarbu uprawniającym do zasiadania w Radach Nadzorczych.*
- ◆ *Uchwalone plany finansowe i ekonomiczne spółki na kolejny rok obrotowy ustalają cele i zadania do realizacji. Wykonanie powyższego dokumentu należy do zarządu a jego bieżąca kontrola jest zadaniem Rady Nadzorczej.*
- ◆ *W trakcie trwania roku obrotowego Rada Nadzorcza składa szczegółowe sprawozdanie Prezydentowi Miasta poprzez Wydział Nadzoru Właścicielskiego z realizacji zadań przez Zarząd spółki za każde półrocze z uwzględnieniem bilansu i rachunku zysków i strat.*
- ◆ *Dodatkowo w celu bieżącego nadzoru właścicielskiego Spółki przesyłają do Wydziału Nadzoru Właścicielskiego kwartalne sprawozdania finansowo – statystyczne.*
- ◆ *Wydział Nadzoru Właścicielskiego analizuje całość materiałów pod względem sprawowania funkcji nadzoru, potrzeb Miasta w tym zakresie, a przede wszystkim skutków ekonomicznych dla właściciela i spółki. Swoją opinię i propozycje decyzji przedstawia kierunkowemu Zastępcy Prezydenta i Prezydentowi Miasta. W przypadku wątpliwości na każdym etapie podejmowania decyzji przyjmowane są dodatkowe wyjaśnienia od Zarządu Spółki lub Rady Nadzorczej.*
- ◆ *Przyjęty ww. system nadzoru właścicielskiego daje pełną stałą kontrolę zadań postawionych spółce oraz umożliwia bieżące nadzorowanie realizacji strategii w tym zakresie.*

[Dowód - wyjaśnienia - akta kontroli 12-15]

2. Planowanie organizacji i rozwoju systemu transportowego miasta.

2.1. Przygotowanie dokumentów o charakterze strategicznym, dotyczących organizacji i rozwoju miejskiego systemu transportowego.

2.1.1. Dokumenty, które określały strategię działania samorządu w zakresie polityki transportowej miasta.

Stwierdzono, że w okresie objętym kontrolą, obowiązywały następujące dokumenty, które określały strategię działania w zakresie polityki transportowej m. Bydgoszcz:

- „Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2010 roku” przyjęta uchwałą Nr LII/910/98 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 kwietnia 1998 r. z późn. zmianami (uchwały: Nr XL/1179/2001

Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 czerwca 2001 r. oraz Nr LII/1674/02 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 10 lipca 2002 r.).

- „Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” przyjęta Uchwałą Nr XXXVI/795/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 10 listopada 2004 roku (obowiązująca od tego dnia).
- „Wieloletni program inwestycyjny Miasta Bydgoszczy na lata 2004-2008” przyjęty Uchwałą Nr XXI/447/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 11 lutego 2004 roku.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Bydgoszczy na lata 2006-2009” przyjęty Uchwałą Nr LXIV/1200/06 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 8 lutego 2006 roku.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Bydgoszczy na lata 2007-2010” przyjęty Uchwałą Nr IX/79/07 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 28 marca 2007 roku.
- „Plan Rozwoju Bydgoszczy na lata 2008-2013” przyjęty Uchwałą Nr XXVII/356/08 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 lutego 2008 roku.
- „Plan Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009-2014” przyjęty Uchwałą Nr XLV/632/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 1 kwietnia 2009 roku.
- Główne założenia polityki transportowej miasta określono w Uchwale Nr XXIX/411/96 Rady Miejskiej Bydgoszczy z dnia 10 lipca 1996 roku.

Poza ww. dokumentami tworzonymi przez służby Urzędu funkcjonowały dokumenty, nad powstaniem, których prace koordynowała MPU, tj.:

- „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” przyjęte uchwałą Nr XVIII/513/99 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24.11.1999r.
- „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” przyjęte uchwałą Nr XLVI/980/05 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 27 kwietnia 2005 roku.
- „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” przyjęte uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15.07.2009r.
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

[Dowód – informacja MPU - akta kontroli 40-54]

2.1.2. Aktualizacja planów i strategii dotyczących funkcjonowania transportu w mieście opracowanych przed 2004 r.

Na podstawie uzasadnień do uchwał RMB stwierdzono, że:

● Dokonana w 2004r. zmianę Strategii z 1998r. uzasadniano jak niżej (cyt):

- mimo, że zapisy w większości nie straciły swojej ważności, pojawiło się szereg czynników wpływających na zmianę uwarunkowań rozwojowych miasta, takich jak: nowy podział administracyjno-terytorialny kraju, przejęcie kolejnych kompetencji przez miasto, zmiana przepisów dotyczących finansowania jednostek samorządu terytorialnego, przystąpienie Polski do Unii Europejskiej,

- Miasto posiadało ponadto szereg programów wieloletnich z różnych dziedzin funkcjonowania, które powinny zostać przeanalizowane a następnie dostosowane do nowej strategii (w zależności od zaistniałych potrzeb).

● Zmiany PRB uzasadniano następująco np.:

Przyjęcie Planu Rozwoju Bydgoszczy na lata 2008- 2013”:

- W lutym 2006 roku, uchwałą Nr LXIV/1200/06 Rady Miasta Bydgoszczy, przyjęty został „Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Bydgoszczy na lata 2006-2009”. Druga edycja uchwalona w 2007 roku obejmowała lata – 2007-2010.

- W stosunku do planu obejmującego lata 2007-2010, edycja na lata 2008 - 2013 została zaktualizowana w zakresie rzeczowym i finansowym oraz rozszerzona o dwa nowe programy oraz nowe zadania.

- W celu zwiększenia skuteczności procesu zarządzania rozwojem miasta, uznano za niezbędne opracowanie dokumentu planistycznego o charakterze średniookresowym, spójnego ze strategią. „Plan Rozwoju Bydgoszczy na lata 2008-2013” stanowił trzecią edycję uchwalanego od 2006 roku planu rozwoju Miasta.

- Plan ten obejmował okres 6-letni, dłuższy od poprzednich edycji, z uwagi na konieczność dostosowania dokumentu planistycznego do okresu programowania Unii Europejskiej.

- W uzasadnieniu podano, że Plan rozwoju nie jest szczegółowym programem finansowym. Stanowi podstawę do przygotowania rocznych planów i budżetów miasta, jest także istotnym instrumentem wspomagającym starania o pozyskanie środków unijnych na dofinansowanie ważnych przedsięwzięć.

Uzasadnienie przystąpienia w 2009r. do prac nad nowym strategicznym dokumentem planistycznym:

W I półroczu 2009r. poza przyjęciem ww. Studium Uwarunkowań..., przystąpiono do prac nad nową „Strategią...”, co uzasadniano jak niżej:

- Dla zwiększenia skuteczności procesu zarządzania uznano za niezbędne opracowanie dokumentu o charakterze strategicznym. Ponieważ kolejna edycja Planu Rozwoju Bydgoszcz (lata 2010 – 2015), swym zasięgiem czasowym pokryje się z ostatnim rokiem funkcjonowania Strategii, zaszła konieczność przystąpienia do prac nad nowym strategicznym dokumentem planistycznym.
- Przystąpienie do prac nad nową (zmodernizowaną) Strategią uzasadniano także metodologią tworzenia tego typu dokumentów, która zakłada, iż aktualizacja zapisów strategii powinna odbywać się co kilka lat (strategia rozwoju kraju podlega okresowej aktualizacji co najmniej raz na cztery lata).
- Monitoring sytuacji społeczno – gospodarczej wykazał, iż w okresie ostatnich pięciu lat zaczęły obowiązywać nowe regulacje prawne związane np. z ochroną środowiska czy energetyką, do których Polska musi dostosowywać się, jako członek wspólnoty europejskiej. Ponadto zaobserwowano znaczące zmiany w sferze społecznej (demografia) i gospodarczej (kryzys ekonomiczny). W szybkim tempie zmieniają się technologiczne i kulturowe procesy rozwojowe.

W czasie trwania niniejszej kontroli (według stanu na 1.09.2009r.) zaawansowanie prac nad nową Strategią przedstawiało się następująco:

- Rozpoczęcie prac nastąpiło 18 maja 2009r. Do końca czerwca powstały: harmonogram, opracowanie ankiety wraz z wykazem osób, instytucji i jednostek organizacyjnych, do których ją skierowano, apel Prezydenta Bydgoszczy.
- Baner „Nowa Strategia Rozwoju Bydgoszczy: stwórzmy ją razem”, pojawił się na stronie: www.bydgoszcz.pl w dniu 16 lipca 2009 roku. Termin przekazywania odpowiedzi ankietowych został ustalony na koniec września 2009r.
- Na 21 września 2009r. przygotowano pierwsze spotkanie konsultacyjne z powołaną wcześniej przez Prezydenta Bydgoszczy Radą Rozwoju Miasta.

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 21-22]

2.1.3. Realizacja wymogów ustawowych określonych dla planów i strategii dotyczących funkcjonowania transportu:

2.1.3.a) Zgodnie z postanowieniami art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) w „studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta” określa się m.in. kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej...

Na podstawie posiadanych przez Urząd (tworzonych w MPU), wymienionych w pkt 2.1.1 niniejszego protokołu obowiązujących w badanym okresie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta” stwierdzono, że spełniały one ww. wymogi.

[Dowód - informacja MPU - akta kontroli 40-54]

2.1.3.b) Zgodnie z postanowieniami art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) do zarządcy dróg należało opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Jak wykazano wyżej (w pkt 1.b protokołu), zagadnienie należało do zadań ZDMiKP (objętego odrębną kontrolą NIK).

2.1.3.c) Jaka część obszaru miasta (z planowanymi nowymi rozwiązaniami komunikacyjnymi) została objęta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (m.p.z.p.)

Jak wykazano wyżej (w pkt 1.b protokołu), zagadnienie należało do zadań MPU. Z informacji MPU złożonej w tej sprawie wynika m.in., że:

- ◆ Według stanu na dzień 20 sierpnia 2009 r. na obszarze miasta Bydgoszczy obowiązywało 110 m.p.z.p. o łącznej powierzchni 3381,57 ha co stanowiło 19,22% powierzchni całkowitej miasta.
- ◆ Kolejne 47 planów o łącznej pow. 3141,72 ha, stanowiących dalsze 17,85% powierzchni miasta było w opracowaniu.
- ◆ W latach 2004 – 2009 (I półrocze) uchwalono 40 m.p.z.p.
- ◆ Plany ustalając funkcje i sposoby zagospodarowania poszczególnych terenów obejmowały również elementy komunikacji i infrastruktury technicznej. Określały parametry dróg, zasady

obsługi komunikacyjnej i zaopatrzenia w infrastrukturę techniczną poszczególnych terenów objętych planem.

♦ *W przypadku gdyby na etapie przystąpienia do opracowania m.p.z.p. wystąpiła niezgodność zamierzeń inwestycyjnych z ustaleniami obowiązującego Studium, opracowanie wstrzymuje się do czasu przeprowadzenia zmiany Studium (przypadek taki nie wystąpił w badanym okresie).*

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

2.2 Prawidłowość opracowania i realizacji strategii rozwoju systemu transportowego miasta.

2.2.1. Przygotowanie dokumentów określających obowiązującą w badanym okresie strategię rozwoju systemu transportowego miasta.

2.2.1.a Analizy funkcjonowania systemu transportowego.

Na podstawie dokumentów z WRiS stwierdzono, że:

- Opracowanie „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” poprzedzone było wykonaniem w maju 2004 roku Diagnozy dla miasta Bydgoszczy – „Diagnoza prospektywna...” – opracowanej przez Referat Rozwoju i Analiz Ekonomicznych byłego Wydziału Rozwoju Gospodarczego i Inwestycji (obecnie WRiS). „Diagnoza prospektywna” została przygotowana dla potrzeb aktualizacji strategii rozwoju Bydgoszczy uchwalonej przez Radę Miasta w kwietniu 1998 roku. Obejmowała ona również sferę funkcjonowania transportu w mieście.

- Opracowanie „Planów Rozwoju Bydgoszczy” poprzedzała coroczna (dokonywana przez WRiS - w marcu każdego roku), aktualizacja „Sytuacji społeczno-gospodarczej Bydgoszczy”.

Wyżej wymieniona „Diagnoza prospektywna”, wykazała m.in., że dotychczasowa modernizacja układu komunikacyjnego nie nadążała za tempem rozwoju miasta oraz tempem rozwoju motoryzacji. W związku z tym, przy opracowywaniu „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”, przyjęto następujące założenia, dotyczące systemu transportowego:

- Dalszą modernizację i rozbudowę systemu połączeń komunikacyjnych uwzględniających umocnienie pozycji miasta, jako ważnego krajowego węzła komunikacyjnego, z jednoczesnym zachowaniem wszelkich wymogów bezpieczeństwa ruchu pojazdów i ochrony środowiska.

- Poprawę dostępności komunikacyjnej do przedsiębiorstw oraz osiedli mieszkaniowych.

- Konsekwentne wdrażanie polityki transportowej opartej na strategii zrównoważonego rozwoju, promującej transport zbiorowy.

Odzwierciedleniem założeń ujętych w Strategii były zapisy w Planach Rozwoju Bydgoszczy. W karcie programu Nr 1 „Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie” zawarto m.in. :

- Jako priorytetowe, w zakresie poprawy funkcjonowania systemu transportowego, uznano przedsięwzięcia w podstawowych korytarzach drogowych na osi północ-południe i wschód-zachód oraz pozostałych trasach wylotowych, zapewniających powiązanie z siecią dróg krajowych.
- Zahamowanie odpływu pasażerów z lokalnego transportu zbiorowego oraz postępującej degradacji transportu szynowego. (cyt.)

Z informacji MPU wynika, że przy opracowywaniu kolejnych wersji Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bydgoszczy, wykorzystano m.in. następujące materiały analityczne i koncepcyjne:

- „Opracowanie koncepcji docelowego układu drogowo – ulicznego oraz układu komunikacji zbiorowej miasta Bydgoszczy” wykonane w latach 1994-97 przez zespół Katedry Budownictwa Drogowego Akademii Techniczno – Rolniczej w Bydgoszczy pod kierunkiem prof. dr hab. Tomasza Szczuraszka;
- „Koncepcja programowa budowy drogi ekspresowej S-5”, opracowanie Biuro Projektowe DROMEX S.A. Warszawa 2001 rok;
- „Studium wykorzystania infrastruktury kolejowej do przewozów wewnątrzmijskich”- opracowanie ZDMiKP 2004 rok;
- „Analiza ruchu drogowego i transportu publicznego w Bydgoszczy w kontekście nowych inwestycji” – opracowanie wykonane w czerwcu 2004r. przez zespół Katedry Budownictwa Drogowego Akademii Techniczno – Rolniczej w Bydgoszczy pod kierunkiem prof. dr hab. Tomasza Szczuraszka;
- „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Bydgoszczy na lata 2005 – 2013” wykonany przez konsorcjum (leader IMS Services Sp. z o.o. z Krakowa) w 2005r.;
- „Analiza parkowania w Obszarze Płatnego Parkowania w Bydgoszczy – opracowanie ZDMiKP – luty 2003 rok;

- Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego – Bydgoszcz 2004, Katedra Budownictwa Drogowego ATR Bydgoszcz;
- „Generalny pomiar cech ruchu drogowego na sieci komunikacyjnej miasta Bydgoszczy w latach 2005/06” – wykonane przez zespół Katedry Budownictwa Drogowego Akademii Techniczno – Rolniczej w Bydgoszczy pod kierunkiem prof. dr hab. Tomasza Szczuraszka,
- Wstępne studium wykonalności dla połączenia kolejowego Bydgoszcz centrum – Fordon, opracowanie IMS Sp. z o.o. Kraków wrzesień 2005 rok,
- Budowa linii tramwajowej w ulicy Kujawskiej wraz z przebudową Ronda Bernardyńskiego – opracowanie Damart Szczecin 2007 rok;
- „Analiza wielokryterialna przebiegu pierwszej linii tramwajowej do dzielnicy Fordon” – opracowanie konsorcjum: PROGRESS CONSULTING sp.z o.o. Kraków; Biuro Inżynierii Transportu Poznań; BMT Polska sp. z o.o. Sopot – lipiec 2007 r.;
- Analiza wielokryterialna zintegrowanego węzła transportowego - węzła wschodniego” opracowanie konsorcjum: PROGRESS CONSULTING sp. z o.o. Kraków; Biuro Inżynierii Transportu Poznań; BMT Polska sp. z o.o. Sopot – lipiec 2007 r, (w tym prognozy ruchu na sieci drogowo-ulicznej i na sieci transportu publicznego całego miasta);
- Studium wykonalności szybkiej kolei metropolitalnej w Bydgosko Toruńskim obszarze metropolitalnym, zlecenie Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego przy współudziale finansowym Miasta Bydgoszcz, opracowanie BiT Poznań 2007r;
- Analiza wielokryterialna dla zadania „Połączenie linią tramwajową dworca kolejowego PKP Bydgoszcz Główna z centrum miasta Bydgoszczy – opracowanie konsorcjum - listopad 2008r;
- Mapa akustyczna miasta Bydgoszcz (stan istniejący) - opracowanie BMT Cordah Gdańsk, ACESO-FT Sp. z o.o. Sopot, Fundacja Rozwój UTP Bydgoszcz – 2008 rok;
- Studium wykonalności pt. Inteligentne Systemy Transportowe - opracowanie BIT Poznań lata 2007-2009;

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

2.2.1.b. Narzędzia i dokumenty wykorzystane do sporządzenia opracowań.

Na podstawie dokumentów z WRiS stwierdzono, że opracowanie „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” (poza uwzględnieniem ww. dokumentów i opracowań), odbywało się przy współudziale społeczności miasta Bydgoszczy, reprezentowanych przez

przedstawiciele rad osiedlowych, jednostek gospodarczych, instytucji, placówek naukowo-badawczych, organizacji biznesowych, związków i stowarzyszeń oraz młodzieży.

Proces uspołecznienia odbywał się poprzez następujące instrumenty:

- Apel Prezydenta Miasta – skierowany był do wszystkich mieszkańców Bydgoszczy z prośbą o aktywne włączenie się do prac nad przebudową Strategii. Poślanie zamieszczono w lokalnej prasie, internecie oraz razem z ankietami wysłano do rad osiedlowych, instytucji, przedsiębiorstw i stowarzyszeń.
- Ankieta adresowana do młodzieży bydgoskiej (ze szkół średnich oraz studentów). Ankietowanych poproszono o wskazanie 3 najważniejszych problemów miasta oraz 3 najważniejszych dla rozwoju miasta przedsięwzięć. Wypełnione ankiety otrzymano od 1.075 respondentów.
- Ankieta adresowana do posłów i senatorów Ziemi Bydgoskiej, rad osiedlowych, firm, instytucji, stowarzyszeń i organizacji oraz wyższych uczelni, wydziałów i jednostek organizacyjnych miasta (w tym do ZDMiKP oraz MZK sp. z o.o.). W ankiecie zawarto pytania dotyczące projektu opracowywanej strategii. Ankietę wysłano do 325 respondentów – wypełniło ją 81 osób.

Poza ww. w procesie opracowywania Strategii podjęto następujące działania:

- Zarządzeniem Nr 195/04 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 21 maja 2004 roku powołano Zespół roboczy Społecznej Rady Konsultacyjnej ds. „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”. Zespół składał się z 43 osób. Spotkania odbyły się: 29 czerwca 2004 roku i 27 września 2004 roku. Zadaniem zespołu było opracowanie ostatecznej wersji Strategii, która została przekazana do Rady Miasta Bydgoszczy.
- Wyłoniono, w ramach Społecznej Rady Konsultacyjnej ds. „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”, Zespół roboczy ds. opracowania celu strategicznego II. W skład zespołu wchodziło 13 osób, w tym specjaliści ds. komunikacji. Spotkania grupy roboczej odbyły się: 27 lipca 2004 roku, 17 sierpnia 2004 roku i 20 sierpnia 2004 roku. Zespół wypracował cele operacyjne i zapisy działań w celu strategicznym II, w którym ujęta została problematyka komunikacyjna.

W oparciu o wyniki ankiet były WRGiI opracował materiał roboczy pn. „Strategia Rozwoju Miasta Bydgoszczy na lata 2005-2015 (aktualizacja)”. Materiał ten przedstawiony był Społecznej Radzie Konsultacyjnej ds. „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” oraz

Zespołowi robocznemu ds. opracowania celu strategicznego II i stanowił podstawę prac przy aktualizacji strategii. Propozycje respondentów znalazły odzwierciedlenie w formułowanych zapisach aktualizowanej strategii: celach operacyjnych oraz działaniach.

2.2.1.c Główne problemy powstałe w wyniku przeprowadzonych analiz.

W „Diagnozie prospektywnej” wskazano następujące problemy z zakresu systemu transportowego, wymagające rozwiązania:

- brak sieci szybkich połączeń międzyosiedlowych (w tym bezkolizyjnego, alternatywnego połączenia Fordonu z centrum miasta),
- brak czytelnego układu obwodnicowego Śródmieścia,
- niedostateczna ilość miejsc parkingowych, przede wszystkim w Śródmieściu,
- wysoki procent ulic gruntowych na bydgoskich osiedlach,
- brak oświetlenia około 280 ulic,
- stagnacja w rozbudowie infrastruktury komunikacji miejskiej.

Stwierdzono, że wskazane powyżej zagadnienia ujęto w „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” w celu strategicznym II. „Nowoczesne i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskiej” w zapisanych celach operacyjnych i działaniach z zakresu transportu.

Problemy dotyczące systemu transportowego określone zostały także w Planach Rozwoju Bydgoszczy. W czwartej edycji Planu obejmującego lata 2009-2014, w programach: nr 1 „Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie” oraz nr 14 „Metropolia”, wskazano m.in. na:

- brak wewnętrznych tras obwodowych okalających ściśle centrum miasta oraz Śródmieście,
- brak dróg układu podstawowego o podwyższonych parametrach (zbyt mały udział w sieci tras o wyższych klasach funkcjonalno – technicznych),
- zbyt mała liczba przepraw mostowych,
- brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem, w tym sterowania ruchem na skrzyżowaniach oraz systemów: informacji dla użytkowników dróg o sytuacji ruchowej, monitorowania warunków ruchu oraz szybkiego reagowania w przypadku awarii,
- niedostatecznie rozbudowany system transportu szynowego,
- starzejący się i o niskim standardzie tabor komunikacji tramwajowej,
- brak nowoczesnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi środkami transportu, w tym brak powiązania transportu podmiejskiego z transportem miejskim,
- brak zdecydowanych działań w zakresie polityki parkingowej, w tym rozszerzenia i

podziału Strefy Płatnego Parkowania oraz idei budowy parkingów kubaturowych powiązanych w systemie łączonym z komunikacją publiczną,

- niespójny system dróg rowerowych oraz brak infrastruktury towarzyszącej,
- brak szybkich połączeń drogowych i kolejowych między Bydgoszczą i Toruniem,
- niedostatecznie rozwinięta komunikacja zewnętrzna, krajowa i europejska.

Na problemy dotyczące systemu transportowego zwracano uwagę również w ankietach i tak np.:

Ankieta adresowana do młodzieży bydgoskiej (ze szkół średnich oraz studentów).

Wypełnione ankiety otrzymano od 1.075 respondentów. Spośród ankietowanych na pytanie o najważniejsze problemy miasta:

- ◆ 730 osób sygnalizowało zaniedbania dot. stanu ulic i chodników,
- ◆ 48 osób wskazywało na problem przejezdności ulic,
- ◆ 166 osób wypowiedziało się na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej. Spośród tych odpowiedzi:
 - 101 dotyczyło zbyt wysokich cen za przejazd komunikacją miejską,
 - 25 zbyt niskiej częstotliwości kursowania pojazdów,
 - 23 niepunktualności kursowania niektórych linii,
 - 17 osób wskazywało niską częstotliwość kursowania linii nocnych oraz na zły stan przystanków komunikacji miejskiej.

Na pytanie o najważniejsze dla rozwoju miasta przedsięwzięcia:

- ◆ 303 osoby dostrzegają potrzebę inwestowania w komunikację miejską. Spośród tych odpowiedzi:
 - ◆ 150 dotyczyło usprawnień połączeń komunikacyjnych z osiedlami poprzez wytyczenie nowych linii lub przedłużenie istniejących,
 - ◆ 85 zwiększenia oraz odnowienia istniejącego taboru,
 - ◆ 60 lepszego skomunikowania Fordonu z resztą miasta (w tym poprzez budowę linii tramwajowej do Fordonu),
 - ◆ 168 dostrzegają potrzebę inwestowania w infrastrukturę drogową. Wśród tych odpowiedzi, m.in.:

- 68 dotyczyło budowy oświetlenia ulic osiedlowych,
- 47 potrzeby budowy chodników i utwardzenia dróg,
- 30 dokończenia budowy trasy W –Z.

Ankieta adresowana do posłów i senatorów Ziemi Bydgoskiej, rad osiedlowych, firm, instytucji, stowarzyszeń i organizacji oraz wyższych uczelni, wydziałów i jednostek organizacyjnych miasta (w tym do ZDMiKP oraz MZK sp. z o.o.). Ankiety wysłano do 325 respondentów – wypełniło ją 81 osób.

Spośród ankietowanych na pytanie, jakie zadania powinny być wprowadzone do strategii, 3 osoby dostrzegały potrzebę inwestowania w komunikację miejską,

Na pytanie, w jakiej sferze życia miasta jest najwięcej do zrobienia:

- 23 osoby sygnalizowało problemy związane z funkcjonowaniem systemu transportowego w mieście,
- 11 osób sygnalizowało potrzebę rozbudowy i modernizacji dróg,
- konieczność rozbudowy i modernizacji ścieżek rowerowych i chodników sugerowało 4 ankietowanych.

2.2.1.d. Wykorzystanie wyników okresowych pomiarów ruchu drogowego.

Jak wykazano w punkcie 1.b niniejszego protokołu, wykonywanie badań, analiz, opinii, ekspertyz należało do obowiązków ZDMiKP, objętego odrębną kontrolą NIK.

Wyniki pomiarów były wykorzystywane do opracowania „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” oraz „Strategii...”.

2.2.1.e. Udział komisji w opracowywaniu dokumentów o charakterze strategicznym.

Według uchwały nr III/6/06 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 8 grudnia 2006 r. w sprawie powołania stałych Komisji Rady Miasta, ustalenia przedmiotu ich działania oraz składu osobowego problematyka gospodarki komunalnej i mieszkaniowej, w tym transport, komunikacja i łączność należała do właściwości Komisji Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

W wydanym stanowisku nr 211/04 w dniu 28.10.2004 r. Komisja po rozpatrzeniu projektu uchwały RMB w sprawie strategii rozwoju Bydgoszczy nie wydała opinii (1 głos za, 1 przeciw, 2 wstrzymało się).

Projekt ww. uchwały był również omawiany na posiedzeniach 8 innych komisji RMB, tj: Przedsiębiorczości Rozwoju i Promocji Miasta, Integracji Europejskiej, Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, Gospodarki Przestrzennej, Budżetu i Polityki Finansowej, Polityki Zdrowotnej, Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki oraz Edukacji.

W przedstawionych stanowiskach i opiniach Komisje nie zgłosiły wniosków dotyczących zmiany zapisów projektu uchwały RMB w sprawie strategii rozwoju Bydgoszczy (w zakresie transportu).

Na posiedzeniu RMB w dniu 10.11.2004 r., (według protokołu), poszczególni radni zgłaszali swoje uwagi i propozycje zmian dotyczące ww. uchwały. W zakresie transportu proponowane zmiany dotyczyły uszczegółowienia terminów realizacji zadań. Propozycje te nie zostały uwzględnione.

KGKiOŚ brała także udział w opiniowaniu projektu uchwały w sprawie „Planu Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009 – 2014”. Na posiedzeniu 30 marca 2009 r., po rozpatrzeniu ww. projektu wydano opinię pozytywną. Materiał prezentowany był również na 11 innych komisjach RMB, które po zapoznaniu się z nim wydały opinię pozytywną. Do projektu nie zgłoszono, wniosków i uwag dotyczących zagadnień transportu i komunikacji.

2.2.2. Główne cele polityki transportowej oraz środki jej realizacji.

W „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” określono misję rozwoju m. Bydgoszczy, jako (cyt) „Bydgoszcz – miastem bezpiecznym, przyjaznym ludziom i środowisku, nowoczesną i funkcjonalną metropolią, sprzyjającą rozwojowi innowacyjnej gospodarki, znaczącym krajowym i międzynarodowym ośrodkiem administracyjnym, naukowym, kulturalnym, sportowym i turystycznym”.

Dla wszechstronnego rozwoju Bydgoszczy wskazano 5 celów strategicznych.

Zagadnienia dotyczące systemu transportowego zawarto w celu strategicznym II. - „Nowoczesne i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskiej” w celach szczegółowych, do których przypisano ogółem 19 działań. Były to:

II.1. Rozwój transportu zbiorowego, do którego przypisano m.in. następujące działania:

- II.1.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego.
- II.1.2. Rozbudowa układu tramwajowego.

- II.1.3. Kontynuacja wdrażania nowoczesnego systemu sterowania ruchem, uwzględniającego priorytety dla transportu zbiorowego
- II.1.4. Zakupy i modernizacja taboru w ramach miejskiego systemu transportu zbiorowego.
- II.1.5. Integracja różnych form transportu zbiorowego w obszarze miasta i aglomeracji (w tym transportu szynowego, drogowego, lotniczego, wodnego).
- II.1.6. Uruchomienie autobusu szynowego na trasie Osowa Góra – Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Wschód – Fordon, z przedłużeniem do Solca Kujawskiego i Torunia.

II.2. Rozwój układu drogowego, do którego przypisano m.in. następujące działania:

- II.2.1. Budowa ulic i drogowych przepraw mostowych oraz obiektów inżynierskich drogowo-kolejowych o charakterze ponadlokalnym i ponadregionalnym, ze szczególnym uwzględnieniem kierunków strategicznych.
- II.2.2. Modernizacja ulic układu podstawowego.
- II.2.3. Modernizacja i przebudowa istniejących obiektów inżynierskich.
- II.2.4. Budowa i modernizacja ulic osiedlowych oraz budowa oświetlenia.
- II.2.5. Kontynuacja wprowadzania stref ruchu uspokojonego na obszarach zabudowy mieszkaniowej, ze szczególnym uwzględnieniem Śródmieścia
- II.2.6. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście.
- II.2.7. Rozwój infrastruktury dojazdowej dla Bydgoskiego Parku Przemysłowego, Portu Lotniczego oraz dworców kolejowych i autobusowego.
- II.2.8. Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych i ciągów spacerowych.

II.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej Bydgoszczy w układzie krajowym i międzynarodowym, do którego przypisano m.in. następujące działania:

- II.3.1. Modernizacja połączeń drogowych z planowaną siecią dróg ekspresowych i autostrad (ze szczególnym uwzględnieniem ulic: Nowotoruńskiej i Szubińskiej).
- II.3.2. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta poprzez budowę tras obwodowych.
- II.3.4. Modernizacja infrastruktury kolejowej w dostosowaniu do standardów europejskich, w szczególności odcinka Bydgoszcz-Toruń.
- II.3.5. Budowa dworca PKS w sąsiedztwie dworca głównego PKP.

- II.3.6. Podniesienie rangi stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, stwarzając węzeł integracyjny komunikacji zewnętrznej i wewnątrzmięjskiej.

Dokonane rozliczenie realizacji w poszczególnych latach badanego okresu ww. celów wykazało m.in., że:

- ◆ W 2004r. (ostatnim roku obowiązywania Strategii z 1998r. – patrz pkt 2.1.1 protokołu), na ujęte w 4 celach operacyjnych 14 działań realizowano ogółem 9 z nich.
- ◆ W 2005 roku w ramach 16 zadań w tym: 7 strategicznych i 9 ujętych w rocznych planach inwestycyjnych z 19 celów szczegółowych realizowano 12 z nich. Nie realizowano 5 celów (II.1.3., II.2.6., II.3.4., II.3.5., II.3.6.), a 2 kolejne (II.1.5. i II.1.6.) częściowo realizował ZDMiKP w ramach wydatków bieżących.
- ◆ W 2006r. w ramach 18 zadań w tym: 11 strategicznych i 7 ujętych w rocznych planach inwestycyjnych z 19 celów szczegółowych realizowano 12 z nich. Nie realizowano 4 celów (II.1.3., II.3.4., II.3.5., II.3.6.), a 3 kolejne (II.1.5., II.1.6. oraz II.2.6.) częściowo realizował ZDMiKP w ramach wydatków bieżących.
- ◆ W 2007r. w ramach 25 zadań w tym: 17 strategicznych i 8 ujętych w rocznych planach inwestycyjnych z 19 celów szczegółowych realizowano 16 z nich. Nie realizowano 2 celów (II.2.6. i II.3.5.), a 1 (II.1.5.) częściowo realizował ZDMiKP w ramach wydatków bieżących.
- ◆ W 2008r. w ramach 27 zadań w tym: 15 strategicznych i 12 ujętych w rocznych planach inwestycyjnych z 19 celów szczegółowych realizowano 12 z nich. Nie realizowano 5 celów (II.2.6., II.2.7., II.3.4., II.3.5., II.3.6.), a 2 kolejne (II.1.5. i II.1.6.) częściowo realizował ZDMiKP w ramach wydatków bieżących.
- ◆ W pierwszym półroczu 2009r. w ramach 14 zadań w tym: 9 strategicznych i 5 ujętych w rocznych planach inwestycyjnych z 19 celów szczegółowych realizowano 12 z nich. Nie realizowano 5 celów (II.2.6., II.2.7., II.3.4., II.3.5., II.3.6.), a 2 kolejne (II.1.5. i II.1.6.) częściowo realizował ZDMiKP w ramach wydatków bieżących.

Jak z powyższych danych wynika z 19 działań szczegółowych dotyczących systemu transportowego w badanym okresie 18 było realizowanych. Nie realizowano 1 celu, tj. II.3.5. Budowa dworca PKS w sąsiedztwie dworca głównego PKP.

Przedsięwzięcie II.3.5. Budowa dworca PKS w sąsiedztwie dworca głównego PKP - zaplanowano do realizacji w latach 2005-2015. W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zapisano dyslokację dworca PKS. Trwają prace związane z

poszukiwaniem strategicznego inwestora zewnętrznego dla przebudowy terenu wokół dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z możliwością realizacji w tym obszarze dworca autobusowego.

[Dowód - zestawienia - akta kontroli 146-160]

2.2.3. Wskaźniki umożliwiające dokonanie oceny uzyskania efektów.

W „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” dla poszczególnych celów operacyjnych określono monitorowane wskaźniki i tak:

- Dla celu II.1. Rozwój transportu zbiorowego, były to: długość linii tramwajowych, liczba linii tramwajowych, długość linii autobusowych, liczba linii autobusowych oraz liczba przewozów na jednego mieszkańca rocznie.
- Dla celu II.2. Rozwój układu zbiorowego określono następujące wskaźniki: długość ulic ogółem z wyszczególnieniem ulic o nawierzchni utwardzonej oraz długość ścieżek rowerowych.
- Dla celu strategicznego II.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej Bydgoszczy w układzie krajowym i międzynarodowym, były to: długość dróg krajowych oraz liczba regularnych połączeń lotniczych.

Jako wielkość bazową przyjęto poszczególne wartości na koniec 2003r.

Ponadto w Strategii zawarto następujący zapis: „...Skuteczność wdrażania strategii oceniana będzie poprzez systematyczne monitorowanie jej realizacji w oparciu o określone mierniki oraz inne, niezbędne informacje. Postęp realizacji strategii przedstawiany będzie cyklicznie w formie stosownej oceny ...”.

W badanym okresie zespół Referatu Rozwoju i Analiz Ekonomicznych WRiS, pod kierownictwem Henryki Ławskiej – Zastępcy Dyrektora WRiS opracował 4 sprawozdania z realizacji strategii rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku za 2005, 2006, 2007 i 2008 r.

We wszystkich opracowaniach podano wielkości monitorowanych wskaźników na koniec każdego roku, które przedstawiały się następująco:

| Wskaźniki | 2003 rok (wartość bazowa) | 2005 rok | 2006 rok | 2007 rok | 2008 rok |
|------------------------------|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| - długość linii tramwajowych | 72,2 km | 72,2 km | 72,2 km | 72,2 km | 61,2 km* |
| - liczba linii tramwajowych | 8 | 8 | 8 | 8 | 7* |

| | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| - długość linii autobusowych | 366,1 km | 370,1 km | 370,4 km | 345,6 km | 352,2 km |
| - liczba linii autobusowych | 40 | 40 | 40 | 38 | 38 |
| - liczba przewozów na 1 mieszkańca rocznie | 303 | 284 | 284 | 285 | 318 |
| - długość ulic ogółem, | 584,9 km | 586,6 km | 586,6 km | 650,8 km | 654,3 km |
| w tym o nawierzchni utwardzonej | 349,6 km | 419,7 km | 409,8 km | 449,5 km | 459,7 km |
| - długość ścieżek rowerowych | 35,0 km | 37,5 km | 39,0 km | 41,8 km | 49,0 km |
| - długość dróg krajowych | 34,8 km | 36,5 km | 36,8 km | 36,8 km | 36,8 km |
| - liczba regularnych połączeń lotniczych | 1 | 4 | 4 | 4 | 12 |

* zawieszenie 1 linii w związku z przebudową ul. Focha

Jednym z celów strategicznych zawartych w obowiązującej strategii był rozwój transportu zbiorowego z ukierunkowaniem na transport szynowy. Jak wykazano wyżej długość i liczba linii tramwajowych w badanym okresie nie uległa zmianie. Jednocześnie wzrosła liczba przewozów na 1 mieszkańca rocznie.

Z wyjaśnienia na ww. okoliczność z uwzględnieniem występujących w tym zakresie uwarunkowań, złożonego przez Lucynę Kojder – Szweda – obejmującą od 12.12.2006r. stanowisko z-cy Prezydenta Bydgoszczy (koordynatora realizacji PRB), wynika m. in., że:

♦ *W latach 2004-09 prowadzono działania studialne, których konsekwencją są trwające prace projektowe w zakresie zadań rozbudowy komunikacji szynowej przyczynią się do rozbudowy układu torowego miasta Bydgoszczy do roku 2013. Istotnymi czynnikami opóźniającymi wykonanie założeń z lat wcześniejszych są duże nakłady inwestycyjne niezbędne na realizację inwestycji szynowych. Powyższą tendencję odwraca dostępność do środków pomocowych z funduszy unijnych – umożliwiających rozpoczęcie zarówno ww. inwestycji jak i budowę zupełnie nowego połączenia tramwajowego, tj. do dz. Fordon (ponad 9 km).*

♦ *Jeśli zaś chodzi o tempo budowy dróg przyspieszonych czy o wyższych klasach funkcjonalno-technicznych dróg – to niezależnie od możliwości finansowych, występuje też opór społeczny, (którego nie można nie mieć na uwadze), wynikający m.in. z ograniczenia liczby przejść dla pieszych usytuowanych bowiem w prawem przepisanej – znacznie większej odległości – niż w przypadku dróg klasy niższej, – co wywołuje sprzeciw mieszkańców (np. ul. Solskiego). Problem ten z pewnością mógłby być rozwiązany (kładka dla pieszych, tunel itp.), ale pojawia się znowu problem natury finansowej*

♦ *Miasto Bydgoszcz obecnie nie posiada systemu Park & Ride? Strategia Rozwoju zakłada jako jeden z celów kierunkowych rozwój transportu zbiorowego poprzez integrację z komunikacją indywidualną (system Park & Ride). Z uwagi na niewielkie, w tym względzie,*

doświadczenia miast w Polsce konieczne jest opracowanie wstępnego studium komunikacyjnego, które podda ocenie zasadność realizacji tego typu systemu w Bydgoszczy w oparciu o istniejącą oraz planowaną sieć komunikacji zbiorowej. Pewne składowe systemu Park & Ride zostaną przeanalizowane na etapie realizacji projektu linii tramwajowej do dzielnicy Fordon (powiązanie transportu szynowego z komunikacją indywidualną).

Kompleksowo natomiast temat zostanie przeanalizowany w planowanym do realizacji na lata 2010/2011 Studium Transportowym Miasta Bydgoszczy.

◆ *Inne uwarunkowania realizacji inwestycji systemu transportowego to m.in.: „Ciasna” zabudowa miejska, jej uzbrojenie (często nie do końca zinwentaryzowane), wąskie ulice, nieuregulowany stan własności dużej jeszcze liczby nieruchomości, stały przyrost pojazdów, protesty mieszkańców, trudne do pogodzenia warunki ochrony środowiska to nieodłączny atrybut inwestycji miejskich. Trudno sobie wyobrazić rozwiązanie problemów drogowo-komunikacyjnych, które narastały przez dziesiątki lat – w jednym bądź krótkim okresie.*

Nie jest to bowiem możliwe, ani ze względów technicznych, ani też organizacyjnych – truizmem byłoby dawać temu wiarę. Pozostaje konsekwentne, na miarę możliwości finansowych dążenie do poprawy sytuacji. Dowodem tego, że takie działania są realizowane jest wykonanie budżetu miasta na inwestycje i to coraz większej ich liczby, potrzebnych nie tylko dla rozwoju i usprawnienia transportu publicznego.

Skala potrzeb inwestycyjnych jest olbrzymia, dlatego też trudne jest dokonywanie wyborów inwestycji (ich priorytetów), stąd też takie, a nie inne tempo inwestycji. Można je krytykować, ale też realizujemy tyle inwestycji ile można.

[Dowód - wyjaśnienia -akta kontroli 187-190]

Na podstawie porównania danych uzyskanych w czasie trwania niniejszej kontroli z ZDMiKP z ww. wskaźnikami stwierdzono niżej wymienione rozbieżności i tak według danych ZDMiKP:

- ◆ W latach 2000-2009r. (I półrocze) długość linii tramwajowych nie uległa zmianie i w całym tym okresie wynosiła 72,175 km.
- ◆ Długość dróg publicznych w mieście ogółem na koniec 2003 r. wynosiła 594 km, w 2006 r. zmalała do 588 km i na koniec 2008 r. wzrosła do 716 km.
- ◆ Długość dróg krajowych wynosiła: 37 km w 2003 r., a na koniec 2008 r. wzrosła do 39 km.

♦ Długość ścieżek rowerowych wynosiła 32,9 km - na koniec 2003 r., w 2006 r. wzrosła do 35,9 km, i do 45,8 km na koniec 2008 r.

[Dowód - zestawienie -akta kontroli-25-27]

Z wyjaśnienia w sprawie powyższych rozbieżności, złożonego przez Henrykę Ławską – zastępcę dyrektora WRiS wynika m. in., że: *dane te zostały podane przez ZDMiKP - na ww. okoliczność przedłożyła kontrolerom stosowne dokumenty.*

[Dowód - wyjaśnienie -akta kontroli 177-180]

W ww. sprawozdaniach w podsumowaniu zawarto ogólną ocenę realizacji strategii. W podsumowaniach zawartych na końcu każdego z corocznych sprawozdań z realizacji Strategii..., podano m.in., że:

W podsumowaniu sprawozdania za 2005 r. zawarto m.in. następujący zapis: „ *O tym, że Strategia realizowana jest prawidłowo, świadczy między innymi kolejne potwierdzenie oceny ratingowej dla Bydgoszczy – według ratingu firmy Fitch Bydgoszcz uzyskała ocenę BBB- oznaczającą pozytywną sytuację finansową (poprawa w stosunku do poprzedniej oceny).*”

Ten sam zapis bez ostatniego nawiasu zawarto także w sprawozdaniu za 2006 r.

W podsumowaniu sprawozdania za 2007 r. zawarto m.in. następujące zapisy:

- *Monitorowanie procesu realizacji strategii pokazuje, że osiągnięte efekty w latach 2005 – 2007 systematycznie wpływają na rozwój infrastruktury społecznej i technicznej, a tym samym mają wpływ na rozwój gospodarczy Bydgoszczy. Większość działań zapisanych w strategii ma charakter „ciągły” – ich realizacja odbywać się będzie w całym okresie planistycznym.*
- *O atrakcyjności miasta dla potencjalnych inwestorów świadczy między innymi liczba działających w mieście firm z udziałem kapitału zagranicznego.*
- *O rozwoju miasta i poprawie sytuacji gospodarczej Bydgoszczy świadczy również nadawana miastu corocznie ocena ratingowa. Rating odzwierciedla dotychczasowe wyniki zarządzania miastem, elastyczność finansową, lokalną sytuację finansową i perspektywy jej rozwoju. W lutym 2006 roku Fitch Ratings (firma nadająca ocenę) zmienił rating dla Bydgoszczy z perspektywy Stabilnej na Pozytywną na poziomie BBB minus, natomiast w lutym 2008 roku podniósł rating na BBB z perspektywą ratingu stabilną.*

[Dowód - sprawozdania -akta kontroli- 84-128]

Wskaźniki rezultatu dla poszczególnych programów, pokazujące stopień ich realizacji, określano również w Planach Rozwoju Bydgoszczy. W sprawozdaniach z realizacji Planu Rozwoju Bydgoszczy sporządzanych corocznie przez WRiS, pokazywano postępy w osiągnięciu zakładanych celów, zawierano informacje dotyczące wykonania zadania oraz wykazywano wielkości osiągniętych wskaźników w rozbiciu na poszczególne projekty przypisane do każdego zadania.

Z wyjaśnienia złożonego w powyższych sprawach, przez Henrykę Ławską – zastępcę dyrektora WRiS wynika m. in., że:

- ◆ Obecnie obowiązująca „Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” została wzbogacona o monitorowanie również poprzez wskaźniki, co nie jest powszechnie stosowane w innych jednostkach samorządu terytorialnego.
- ◆ Proces budowy Strategii... jak i sprawozdawczość z jej realizacji nie są uregulowane ustawowo i nie ma szczegółowych wymogów oraz wytycznych, co do ich sporządzania.
- ◆ Na podstawie mierników umieszczanych w częściach tabelarycznych rocznych sprawozdań z przebiegu realizacji strategii, decydenci mogą dokonać indywidualnej oceny i interpretacji wskaźników osiągniętych w badanym okresie, jak i określić rysujące się tendencje rozwojowe względnie spadkowe w danej dziedzinie gospodarki narodowej.
- ◆ Ocena całościowa tych wskaźników następuje w przypadku aktualizacji „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” lub sporządzania nowego dokumentu. WRiS w 2009 roku przystąpił do konstruowania nowej „Strategii ...” i obecnie jest w trakcie opracowywania „Diagnozy o stanie miasta”, w której ujęta zostanie kompleksowa ocena celów operacyjnych oraz mierników w latach 2004-2008. Dla przykładu „Diagnoza prospektywna Strategii rozwoju miasta Bydgoszczy” poprzedzająca opracowanie „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” ujmowała wskaźniki za lata 1994 i 1998 oraz 2000-2003 i ich analizę.
- ◆ Plany Rozwoju Bydgoszczy nie są planami finansowymi i na tym etapie nie podlegają rozliczaniu poprzez analizę osiąganych produktów i rezultatów. Rozliczanie rezultatów, produktów i innych wskaźników można dokonać na poziomie operacyjnym, tzn. wówczas, kiedy projekt z planu rozwoju umieszczony zostanie w planie inwestycyjnym. Szczegółowe mierniki ustalane są w oparciu o następujące dokumenty i analizy: projekt techniczny, studium wykonalności oraz strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko naturalne. W związku z powyższym rozliczenie rezultatów, produktów i wskaźników nie może występować na etapie planu rozwoju, który jest dokumentem programowym.

◆ W przypadku zadania finansowanego ze środków Unii Europejskiej, w fiszce projektowej określone są produkty, rezultaty i wskaźniki na podstawie wyżej wymienionych dokumentów. Beneficjent, uzyskując dofinansowanie do danego projektu, zobowiązany jest do monitorowania mierników, tj.: rezultatów, produktów i wskaźników przypisanych do danego zadania oraz składania sprawozdań z ich realizacji do instytucji zarządzającej.

[Dowód - wyjaśnienie - akta kontroli 177-180]

Z informacji MPU złożonej w sprawie określenia modelu docelowego w dokumentach strategicznych m. Bydgoszczy, wynika m.in., że:

◆ Opracowania planistyczne MPU określają kierunki rozwoju miasta bez precyzowania horyzontu czasowego ich realizacji, (określono czas obowiązywania Strategii).

◆ Określają natomiast ważniejsze parametry i standardy docelowego systemu transportowego.

◆ Integralną częścią Studium są rysunki – graficzne zobrazowanie kierunków rozwoju. Układ drogowo-tramwajowy przedstawiony został poprzez wyszczególnienie ciągów dróg oraz w formie graficznej. Szacunkowe wyliczenia wykazały, że np.:

- łączna długość sieci dróg docelowego układu podstawowego wynosi ok. 251,7 km, (w tym drogi szybkiego ruchu ok. 45,2 km);

- szacunkowa łączna docelowa sieć torowisk wg Studium wynosi ok. 47,9 km,

- Studium nie precyzuje ostatecznego systemu dróg rowerowych. Zakłada ich realizację w ramach dróg układu podstawowego, w ciągach zieleni, w terenach bulwarów nadrzecznych, w ramach osiedli mieszkaniowych. Szacunkowo długość dróg rowerowych do wykonania to ok. 32,5 km.

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

2.2.4. Środki służące realizacji strategii.

W „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”, przy realizacji poszczególnych zadań określono: horyzont czasowy, źródła finansowania (budżet miasta lub środki zewnętrzne) oraz rolę Miasta przy realizacji projektu (inwestor, inicjator, współorganizator).

W „Planie Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009-2014” dla poszczególnych projektów wskazano: realizatora projektu, zakres rzeczowy, szacunkową wartość zadania, przewidywane źródła finansowania, lata realizacji oraz zakładane efekty.

W zadaniach dotyczących systemu transportowego realizatorem zadań byli: ZDMiKP, PKP PLK S.A., Tramwaj Fordon Sp. z o.o., Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko – Pomorskiego, PKP S.A. oraz Miasto Bydgoszcz. W przypadku zadań realizowanych przez Wydziały lub spółki powołane przez Urząd wpisywano je w zakres obowiązków danej jednostki.

Monitorowanie stanu realizacji strategii i PRB omówiono w punkcie 1c oraz 2.2.3. niniejszego protokołu.

2.2.5. Realizacja przez samorząd zadań przyjętych w planach i strategiach dotyczących funkcjonowania transportu.

Jak wykazano wyżej (w pkt 1b niniejszego protokołu) realizacja zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych oraz zadań związanych z organizacją i zarządzaniem lokalnym transportem zbiorowym należały do obowiązków ZDMiKP (objętego odrębną kontrolą NIK). W ramach kontroli ZDMiKP badaniem objęto realizację 20 najważniejszych zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych.

2.2.5.a. Przygotowywanie materiałów o charakterze operacyjnym.

Zagadnienie omówiono w pkt 2.2.1 niniejszego protokołu.

2.2.5.b. Okresowe sprawozdania z realizacji celów określonych w strategiach.

Zagadnienie omówiono w pkt 2.2.3 niniejszego protokołu.

2.2.5.c. Kontrola realizacji zadań i celów

Zagadnienie kontroli jednostek samorządowych w zakresie realizacji zadań dotyczących systemu transportowego omówiono w pkt 1.e niniejszego protokołu.

WRiS był ujęty w ramach procesów zadaniowych w Zintegrowanym Systemie Zarządzania Miastem, tj. w:

- PG.1.1. Budowa, realizacja i aktualizacja Strategii Rozwoju Bydgoszczy.
- PG.1.4. Budowanie i aktualizacja Planu Rozwoju Lokalnego Miasta Bydgoszczy.

Koordynacja i kontrola realizacji Strategii... dokonywana przez WRiS - patrz pkt 1.c oraz 2.2.3 protokołu.

Stopień realizacji Strategii... był oceniany także przez Komisję Przedsiębiorczości, Rozwoju i Promocji Miasta i tak:

- w kwietniu 2006 roku na posiedzenie Komisji (zgodnie z planem pracy) opracowana została i przedłożona „Informacja o realizacji „Strategii rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku”. Informacja została przyjęta bez uwag.
- w styczniu 2007 roku na posiedzeniu Komisji (zgodnie z planem pracy) prezentowana była „Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” oraz metodologia jej budowania. Informacja została przyjęta bez uwag.

Realizacja zadań i celów ujętych w Strategii... w badanym okresie była poddawana audytowi zewnętrznemu Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji S.A. w W-wie (w ramach certyfikacji systemów zarządzania). Na podstawie raportów z audytu (z lipca 2004r., czerwca 2005r., października 2006r. oraz grudnia 2007r.) stwierdzono, że:

- w raportach za lata 2004-2006 nie wniesiono uwag do działań byłego Wydziału Rozwoju Gospodarczego i Inwestycji – zajmującego się Strategią i Planami rozwoju,
- w podsumowaniu raportu z 2007r. podano (str. 8 raportu), Strategię... jako mocną stronę Urzędu.

2.2.5.d. Opracowywanie nowych strategii w zakresie polityki transportowej.

Zagadnienie omówiono w pkt 2.1.2 niniejszego protokołu.

3. Działania na rzecz usprawnienia systemu transportowego miasta.

3.1. Kształtowanie się wydatków na remonty i inwestycje dotyczące modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych.

Jak wykazano wyżej (w pkt 1b niniejszego protokołu) realizacja zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych oraz zadań związanych z organizacją i zarządzaniem lokalnym transportem zbiorowym należały do obowiązków ZDMiKP. Wydatki poniesione przez ZDMiKP w badanym okresie zawarto w protokole z kontroli tej jednostki.

Na podstawie danych statystycznych oraz sporządzonego przez Wydział Budżetu i Finansów Urzędu zestawienia podstawowych danych o wydatkach na ww. cel w badanym okresie stwierdzono, że wydatki na transport oraz źródła ich finansowania w badanym okresie przedstawiały się następująco:

Tabela2. Wydatki na transport w latach 2004 – 2009 (I pół.):

| Wydatki w latach (w tys. zł) | 2004 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2007 r. | 2008 r. | 2009 r. (I pół) |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|
| Na transport ogółem w tym: | 197.443 | 255.487 | 264.551 | 289.610 | 322.468 | 121.097 |
| - na transport zbiorowy | 139.156 | 150.188 | 124.889 | 139.907 | 167.318 | 81.197 |
| - na drogi publiczne | 53.287 | 100.485 | 124.204 | 134.958 | 143.375 | 33.164 |
| - pozostałe wydatki na transport | 5.000 | 4.814 | 15.458 | 14.745 | 11.775 | 6.736 |

[Dowód – zał. nr 1 - akta kontroli- 28-39]

Tabela3. Źródła finansowania wydatków na transport 2004 – 2009 (I pół.)

| Źródła finansowania | 2004 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2007 r. | 2008 r. | 2009 r. (I pół) |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|
| Wysokość wydatków | 197.443 | 255.487 | 264.551 | 289.610 | 322.468 | 121.097 |
| Środki własne | 183.043 | 250.212 | 176.922 | 230.227 | 242.194 | 121.097 |
| Dotacje z Budżetu Państwa | — | 164 | — | 484 | 1.500 | — |
| Dotacje z Funduszy Celowych | — | 80 | — | 364 | — | — |
| Środki z UE | 5.481 | 5.031 | 27.996 | 22.882 | 10.165 | — |
| inne źródła | 8.919 | — | 59.633 | 35.653 | 68.609 | — |

[Dowód – zał. nr 1a - akta kontroli - 181-186]

3.2. Główne zadania inwestycyjne realizowane w badanym okresie na rzecz usprawnienia systemu dróg publicznych oraz komunikacji zbiorowej.

Kontrolę terminowości realizacji strategicznych zadań inwestycyjnych, ich zgodność z obowiązującymi dokumentami programowymi i planistycznymi m. Bydgoszczy oraz uzyskane dla poprawy płynności komunikacji efekty, ujęto w protokole z kontroli ZDMiKP. W jednostce tej badaniem objęto realizację 20 najważniejszych zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych. Szczegóły w protokole kontroli ZDMiKP.

Jak wykazano wyżej (w pkt 2.1.1 protokołu) w badanym okresie obowiązywały niżej wymienione wieloletnie plany inwestycyjne:

- „Wieloletni program inwestycyjny (WPI) Miasta Bydgoszczy na lata 2004-2008”,
- „Plany Rozwoju Lokalnego (PRL) na lata 2006-2009” oraz na lata 2007-2010”,
- „Plan Rozwoju Bydgoszczy (PRB) na lata 2008-2013” oraz na lata 2009-2014”.

Od 2006r. ze względu na „kroczący” charakter Planu, uchwalano corocznie kolejną jego edycję.

Na podstawie sporządzonego na żądanie kontrolerów rozliczenia realizacji zadań transportowych ujętych w Planach (WPI, PRL i PRB), w latach 2004 – 2009 I półrocze, (według faktycznie poniesionych wydatków na poszczególne zadania – ze sprawozdań budżetowych), stwierdzono, że:

- WPI na lata 2004-2008, obejmował w pierwotnym planie w dziale 600 Transport i łącznie 16 zadań z planowanymi wydatkami w tym okresie w wysokości 170.230 tys. zł.
- W PRL na lata 2006-2009 zapisano 27 zadań, na realizację których zaplanowano wydatki w wysokości 492.722 tys. zł, z czego w 2006r. realizowano 11 zadań, na które wydatkowano kwotę 95.952 tys. zł.
- W PRL na lata 2007 -2010 zawarto 23 zadania, na realizację których zaplanowano wydatki w wysokości 476.853 tys. zł, z czego w 2007 roku realizowano 17 zadań, na które wydatkowano kwotę 102.584 tys. zł.
- W PRB na lata 2008 - 2013 zawarto 24 zadania, na realizację których zaplanowano wydatki w wysokości 720.258 tys. zł, z czego w 2008r. realizowano 15 zadań, na które wydatkowano kwotę 116 226 tys. zł.
- W PRB na lata 2009-2014 zawarto 23 zadania, na realizację których zaplanowano wydatki w wysokości 1.161.090 tys. zł, z czego w I połowie 2009r. realizowano 9 zadań, na które wydatkowano kwotę 25.196 tys. zł.
- Ogółem w poszczególnych ww. planach ujęte zostały 43 strategiczne projekty komunikacyjne, których wartość w planach pierwotnych, oszacowano na kwotę 1.415,2 mln zł, a po weryfikacji i wprowadzeniu nowych projektów (plany po zmianach), – na kwotę 3.262,5 mln zł.

Spośród ww. 43 zadań:

- 12 zadań o wartości (planowanej) ogółem 211.032 tys. zł zostało zakończonych do końca czerwca 2009 roku,
 - 13 zadań o wartości ogółem 1.448.257 tys. zł pozostaje w trakcie realizacji,
 - 12 zadań o wartości ogółem 1.397.644 tys. zł zaplanowano do realizacji po 2009r.,
 - 6 zadań o wartości ogółem 205.600 tys. zł wycofano z realizacji do 2014 roku.
- Z 12 zadań zakończonych do końca czerwca 2009 roku, najwyższe kwotowo (według wartości planowanych), to:

- Trasa W-Z – ul. Ludwikowo, odcinek od ul. Zaświat do ul. Żeglarskiej wraz z estakadą nad torami kolejowymi (81.134 tys. zł),
- Odbudowa wiaduktu w ul. Gdańskiej (27.960 tys. zł),
- Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 5 od ronda Fordońskiego do granic miasta Bydgoszczy - dwie jezdnie (27.521 tys. zł),
- Przebudowa Wiaduktów Warszawskich (22.330 tys. zł),
- Przebudowa ul. Marszałka Focha (18.100 tys. zł).

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 4-11]

- Rozliczenie realizacji 20 najważniejszych zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących modernizacji, rozbudowy lub usprawnienia systemów transportowych w stosunku do planów operacyjnych i inwestycyjnych (budżetowych) zawarto w protokole z kontroli ZDMiKP.

- Analiza przyczyn przesunięcia terminu realizacji ww. 6 zadań wykazała, że główne z nich to względy finansowe i tak:

- ◆ Przebudowa i zagospodarowanie terenu w okolicy dworca kolejowego Bydgoszcz Główna (projekt częściowo realizowany będzie w ramach budowy linii tramwajowej do Dworca Głównego PKP).

- ◆ Budowa ul. Granicznej od ul. Grunwaldzkiej do Dworca PKP wraz z przeprawą mostową - dwie jezdnie (brak środków finansowych na jednoczesną realizację połączenia drogowego ul. Graniczną i tramwajowego ul. Naruszewicza do dworca PKP).

- ◆ Rehabilitacja DK-5, II etap – poprawa bezpieczeństwa ruchu i ograniczenie wpływu na środowisko na Al. Stefana Kardynała Wyszyńskiego i Armii Krajowej - nie otrzymano środków zewnętrznych - z budżetu państwa i UE na realizację zadania, (wykonywano ścieżki rowerowe w ramach rocznych planów inwestycyjnych).

- ◆ Budowa separatorów i piaskowników dla kanalizacji deszczowej (brak środków finansowych na realizację zadania).

- ◆ Tunel drogowy w ciągu ulic Focha i Jagiellońskiej (wysokie koszty projektu – wykonano przebudowę ul. Focha).

- ◆ Budowa ul. Andersa (przesunięcie realizacji związane z budową linii tramwajowej do Fordonu) – patrz również projekt BIT CITY – pkt 3.3 protokołu.

- Dokumenty planowania strategicznego nie zawierały analiz w zakresie skutków przesunięcia terminów realizacji zadań (nie istniał obowiązek ich sporządzenia).

- Poza przesunięciem realizacji ww. 6 inwestycji na lata późniejsze, realizację 3 zadań przyspieszono (z uwagi na ich dofinansowanie środkami Unii Europejskiej). Były to:

- „Budowa linii tramwajowej do Fordonu wraz z zakupem taboru”,

- „Rewitalizacja ul. Dworcowej”

- „Rewitalizacja Starego Rynku wraz z przyległymi ulicami oraz ul. Mostowej wraz z ciągiem komunikacyjnym Mostu J. Sulimy- Kamińskiego”.

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 4-11]

- Przeprowadzona na żądanie kontrolerów analiza wykonania planów inwestycyjnych w latach 2004-2009 (I półrocze), wykazała m in., że w badanym okresie ogółem wydatkowano 965.067,3 tys. zł, w tym na inwestycje transportowe i drogowe (dział 600 -Transport i łączność oraz dział 900 - Gospodarka komunalna i ochrona środowiska rozdz. 90015 - oświetlenie ulic, placów i dróg) – łącznie 483.842,3 tys. zł, tj. 50,1% ogółu wydatków inwestycyjnych, z czego w latach:

- 2004 r. – 22.467,6 tys. zł,

- 2005 r. – 52.093,9 tys. zł,

- 2006 r. – 112.677,8 tys. zł,

- 2007 r. – 128.078,9 tys. zł,

- 2008 r. – 139.148,0 tys. zł,

- I pół 2009 r. – 29.376,1 tys. zł,

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 83]

- ◆ Na podstawie sprawozdań Rb-28 z wykonania planu wydatków budżetowych w dziale 600 - Transport i łączność stwierdzono, że w badanym okresie wydatki wykonano w wys. ogółem 1.190.500,5 tys. zł. Wydatki niewygasające na koniec poszczególnych lat stanowiły kwotę ogółem 22.523,5 tys. zł.

[Dowód – sprawozdania - akta kontroli 56-82]

3.3 Inne działania podejmowane na rzecz usprawnienia systemu transportowego.

Zadania w ww. zakresie, zgodnie z postanowieniami § 4 statutu należały do obowiązków ZDMiKP.

Działania na rzecz usprawnienia systemu transportowego w związku z planowanymi nowymi rozwiązaniami komunikacyjnymi zawarte były także w „Studium Uwarunkowań i

Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy” (w badanym okresie obowiązywały: z 24.11.1999r., 27.04.2005r. oraz 15.07.2009r.).

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP, MPU) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że podejmowano działania m.in. w zakresie:

• **Niezbędnej liczby obiektów mostowych oraz ich lokalizacji.**

Według niżej wymienionych dokumentów i analiz dotyczących niezbędnej liczby obiektów mostowych oraz ich lokalizacji, stwierdzono, że: istniejąca infrastruktura w tym zakresie nie jest wystarczająca i tak:

W czasie trwania niniejszej kontroli według posiadanych przez Urząd informacji (z ZDMiKP) funkcjonowało 26 mostów i obiektów mostowych.

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 44-45]

„Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” w celu strategicznym II. „Nowoczesne i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskiej” zawierała niżej wymienione działania związane z budową przepraw mostowych:

II.2.1. Budowa ulic i drogowych przepraw mostowych oraz obiektów inżynierskich drogowo-kolejowych o charakterze ponadlokalnym i ponadregionalnym, ze szczególnym uwzględnieniem kierunków strategicznych, w tym: trasa W-Z, ul. Graniczna od ul. Grunwaldzkiej do dworca PKP wraz z przeprawą mostową, ul. Nowochemiczna

II.2.2. Modernizacja ulic układu podstawowego, w tym: przebudowa mostu Pomorskiego wraz z rondem Fordońskim, al. Stefana Kardynała Wyszyńskiego i al. Armii Krajowej, przebudowa ul. Spornej, przebudowa ul. Gdańskiej

II.2.3. Modernizacja i przebudowa istniejących obiektów inżynierskich, m.in.: starego wiaduktu PKP w ul. Grunwaldzkiej, Wiaduktów Warszawskich, wiaduktu w ul. Gdańskiej.

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy” wśród problemów istniejącego układu drogowego, wymienia „...zdecydowanie za małą liczbę przepraw mostowych pomiędzy lewo i prawobrzeżną częścią miasta”. W części „Studium ...” dotyczącym kierunków rozwoju, wskazane zostały projekty, których realizacja przyczyni się do poprawy funkcjonowania komunikacji w mieście. Wśród 14 zadań znajdowały się przedsięwzięcia obejmujące budowę lub modernizację mostów.

[Dowód - akta kontroli 40-54]

W „Planie Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009-2014” w programie Nr 1 Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie, wśród problemów istniejącego układu transportowego wymieniono „zbyt małą liczbę przepraw mostowych”. Wśród 23 zadań komunikacyjnych zapisanych w „Planie Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009-2014” umieszczono 7 przedsięwzięć (tożsamy z zapisanymi w „Studium.”) o łącznej wartości 833.850 tys. zł obejmujących budowę lub modernizację mostów.

W badanym okresie (2004-2009-I półrocze), – według posiadanych przez Urząd informacji (z ZDMiKP) przeprowadzono remonty i modernizacje 3 mostów:

- modernizację mostu Pomorskiego,
- remont mostu na Kanale Bydgoskim,
- remont kapitalny mostu na strudze Flis.

W 2008 roku i I połowie 2009 roku opracowywano dokumentacje techniczne związane z:

- budową nowego mostu drogowego w ciągu ul. Nowoogińskiego,
- budową nowego mostu tramwajowego nad Brdą – przedłużenie ul. Naruszewicza,
- przebudową mostu w ul. Spornej.

Oprócz modernizacji ww. mostów w badanym okresie wybudowano wiadukt nad torami kolejowymi oraz wiadukt w ciągu ul. Żeglarskiej, jako elementy trasy W-Z, przeprowadzono również przebudowę lub modernizację niżej wymienionych obiektów inżynierskich:

- Wiaduktów Warszawskich (dwa obiekty) w drodze krajowej nr 80,
- wiaduktu drogowego w ul. Gdańskiej,
- wiaduktu tramwajowego w ul. Gdańskiej,
- wiaduktu drogowego w ciągu ul. Szubińskiej,
- wiaduktu drogowego w ciągu ul. Nowotoruńskiej.

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

Szczegóły o realizacji ww. robót zawarto w protokole kontroli ZDMiKP.

• Planowanie i budowa systemu dróg przyspieszonego ruchu, ułatwiających przemieszczanie się pomiędzy dzielnicami miasta.

Zadania w zakresie budowy i zarządzania drogami przyspieszonego ruchu, zgodnie z postanowieniami § 4 statutu należały do obowiązków ZDMiKP.

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP, MPU) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że:

- ◆ W obszarze miasta na koniec 2008 roku długość dróg wynosiła 716,0 km, z czego:
 - 39,0 km, to drogi krajowe (przez miasto, ulicami układu podstawowego przebiegały drogi krajowe nr 5, 10, 25 i 80) – w badanym okresie wzrost o 2,0 km,
 - 11,0 km, – wojewódzkie – w badanym okresie wzrost o 3,0 km,
 - 136,0 km – powiatowe – w badanym okresie wzrost o 13,0 km,
 - 530,0 km – gminne – w badanym okresie wzrost o 113,0 km.

Patrz również rozbieżności danych między ZDMiKP i WRiS – omówienie w pkt 2.2.3 protokołu.

◆ Według danych ZDMiKP w Bydgoszczy w badanym okresie funkcjonowały 4 odcinki dróg przyspieszonego ruchu o łącznej długości 28,4 km, w tym:

- Aleje: Jana Pawła II – Kardynała Stefana Wyszyńskiego – Armii Krajowej stanowiące odcinek drogi krajowej nr 5 – 10,4 km,
- ul. Nad Torem od ul. Ludwikowo do ul. Deszczowej stanowiąca odcinek drogi krajowej nr 25 – 1,6 km,
- trasa W-Z od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego – 8,3 km,
- ul. Nowotoruńska od ronda Toruńskiego do Węzła Makowiska (dojazd do DK nr 10) – 8,1 km.

W badanym okresie z powyższej długości dróg przyspieszonego ruchu wykonano w 2008r. etap trasy W-Z od ul. Zaświat do ul. Żeglarskiej o długości 1,607 km (tj. 5,6% ogółu).

Według informacji MPU w Studium..., jako model docelowy przewidziano dalsze 6 tras głównych ruchu przyspieszonego łączących odległe jednostki urbanistyczne (zapropozowano podniesienie obecnej kategorii i klasy kilkunastu ulic) – ogółem o długości

ok. 45,2 km, co stanowi, że ich realizacja w tempie z lat 2004-2009 I półrocze potrwa ponad 10 lat (patrz uwarunkowania realizacji Strategii w wyjaśnieniu Lucyny Kojder – Szweda – z-cy Prezydenta Miasta – w pkt 2.2.3 protokołu).

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

• Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta.

Zadania w ww. zakresie, zgodnie z postanowieniami § 4 statutu należały do obowiązków ZDMiKP.

Budowa ścieżek rowerowych zapisana została w dokumentach planistycznych m. Bydgoszczy:

1. W „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” w celu strategicznym II. „Nowoczesne i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskiej” w działaniu II.2.8. wpisano „Rozbudowę systemu ścieżek rowerowych i ciągów spacerowych”.
2. W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy” podano m.in., że dla rozwoju ruchu rowerowego potrzebne jest stworzenie:
 - bezpiecznych parkingów rowerowych zwłaszcza w Śródmieściu oraz przy węzłach komunikacyjnych (PKS, PKP),
 - miejskich dróg rowerowych tworzących całość zaplanowanego systemu (potrzeba budowy nawierzchni dla rowerów oraz włączenia ich w spójny ciąg szlaków – głównie dla obszaru Śródmieścia oraz dróg dojazdowych do osiedli: Glinki, Szwederowo, Kapuściska),
 - dbałość o polepszenie jakości nawierzchni oraz organizacji ruchu na styku: ruch rowerowy – ruch samochodowy.

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że w badanym okresie rozbudowa układu dróg rowerowych w mieście odbywała się w dwóch kierunkach:

- ◆ Realizowano nowe trasy – w związku z budową lub przebudową fragmentów sieci ulicznej.

W badanym okresie wykonano ścieżki rowerowe wzdłuż następujących ulic: Gdańskiej, Ludwikowo, Kamiennej, Artyleryjskiej, Alei Stefana Kardynała Wyszyńskiego, Zaświat.

◆ Wykonano ścieżki rowerowe w ramach nakładów na oznakowanie pionowe i poziome oraz adaptację nawierzchni. Systemem tym wykonano ścieżki rowerowe w LPKiW w Myśliczynie, nad Starym Kanałem Bydgoskim oraz Bulwarem nad Brdą.

Według danych statystycznych długość ścieżek rowerowych w obszarze miasta wzrosła:

- według danych WRiS z 35 km w 2003r. do 49 km na koniec 2008r.,
- według danych ZDMiKP z 32,9 km w 2003r. do 45,0 km na koniec 2008r., tj. średniorocznie ok. 2,4 km, - przyczyny rozbieżności patrz pkt 2.2.3 protokołu.

Według informacji MPU w Studium (ostatnie z lipca 2009r.), jako model docelowy przewidziano do wykonania ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 32,5 km, co stanowi, że ich realizacja w tempie z lat 2004-2009 I półrocze potrwa ponad 13 lat (patrz wyjaśnienie Lucyny Kojder – Szweda - z-cy Prezydenta Miasta – w pkt 2.2.3 protokołu).

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

• W zakresie rozbudowy sieci komunikacji zbiorowej stwierdzono, że:

Główne założenia polityki transportowej miasta określono w Uchwale Nr XXIX/411/96 Rady Miejskiej Bydgoszczy z dnia 10 lipca 1996 roku. Polityka ta, przyjmując zrównoważony rozwój miasta, opiera się na zasadzie strefowania dostępności komunikacyjnej uzależnionej od funkcji obszaru i na zrównoważonym podziale zadań przewozowych między komunikacją publiczną i indywidualną. Podstawowym środkiem komunikacji publicznej w Bydgoszczy powinien być szybki tramwaj. Za priorytetowe inwestycje tramwajowe uznane zostały:

- spięcie istniejącego układu torów w osi ul. Kujawskiej,
- budowę linii tramwajowej do Fordonu,
- połączenie tramwajowe do Dworca PKP.

Plan rozbudowy sieci komunikacji zbiorowej zawarty został w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Bydgoszczy na lata 2005-2013” przyjętym uchwałą Nr LVIII/1128/05 RMB z dnia 16 listopada 2005 roku. W dokumencie zapisane zostały 4 główne zadania dotyczące:

- Budowy linii tramwajowej do Fordonu
- Budowy linii tramwajowej do Dworca Głównego PKP

- Budowy linii tramwajowej w ul. Kujawskiej wraz z przebudową Zbożowego Rynku
- Systemu sterowania ruchem, elektronicznego poboru opłat, systemu integracji pasażerskiej (Inteligentne Systemy Transportowe).

W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy” w kierunkach rozwoju transportu publicznego zakładano, promowanie zbiorowego transportu publicznego opartego na transporcie szynowym. Zakładano, że podstawowe zadania przewozowe realizować będzie rozbudowany układ tramwajowy, natomiast autobus będzie uzupełnieniem komunikacji tramwajowej.

Za pierwszoplanowe zadania dotyczące rozbudowy układu tramwajowego uznano:

1. Budowę linii tramwajowej do Fordonu i jej rozbudowę w dzielnicy Fordon.
2. Budowę linii tramwajowej do Dworca Głównego PKP.
3. Budowę linii tramwajowej w ul. Kujawskiej.

oraz w dalszej kolejności budowę 5 kolejnych linii tramwajowych, pętli oraz zajezdni tramwajowej.

Również PRB na lata 2009-2014 w programie Nr 1 Bydgoszcz sprawna komunikacyjnie, zawierał projekty dotyczące rozbudowy infrastruktury transportu szynowego o łącznej wartości 836.000 tys. zł. Były to m.in.:

1. Połączenie linią tramwajową dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z centrum miasta wraz z zakupem taboru – lata realizacji: 2008-2012, wartość zadania: 80.000 tys. zł (lista kluczowa RPO WK-P 2007-2013)
2. Budowa linii tramwajowej do Fordonu wraz z zakupem taboru – lata realizacji: 2008-2013, wartość zadania: 420 000 tys. zł (w ramach projektu „Szybka Kolej Metropolitalna w Bydgosko-Toruńskim Obszarze Metropolitalnym BiT City oraz integracja systemów transportu miejskiego” znajdującego się na liście projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko).
3. Rozbudowa miejskiego układu komunikacyjnego w ciągu dróg krajowych nr 25 i 80 w rejonie ronda Bernardyńskiego w Bydgoszczy wraz z budową linii tramwajowej w ul. Kujawskiej – lata realizacji: 2013-2017, wartość zadania: 126.000 tys. zł

Oprócz wyżej wymienionych przedsięwzięć, w programie nr 14 Metropolia, zapisany został projekt „Szybka kolej metropolitalna BiT City” – lata realizacji: 2009-2013, wartość zadania: 464 120 tys. zł.

Miasto Bydgoszcz oraz Miasto Toruń złożyły wspólną propozycję projektu celem umieszczenia go w wykazie (liście) projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

W związku z umieszczeniem projektu „BiT-CITY” w liście projektów indywidualnych POIiŚ w lutym br. Miasto Bydgoszcz powołało spółkę Tramwaj Fordon sp. z o.o. Spółka została powołana w celu realizacji budowy linii tramwajowej do Fordonu.

Projekt „BiT-CITY” zakładał między innymi modernizację infrastruktury kolejowej, połączenie kolejowe z lotniskiem, zwiększenie częstotliwości połączeń i skrócenie czasu podróży pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem, integrację z miejskimi systemami transportowymi, wspólny bilet kolejowy i komunikacji miejskiej obu miast. Zadania te zamierzano realizować w ramach projektu „Szybka Kolej Metropolitalna w Bydgosko-Toruńskim Obszarze Metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego” znajdującego się na liście projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 z realizacją w latach 2009-2013.

Beneficjenta i projektu byli: Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Miasta Bydgoszcz i Toruń, Gmina i Miasto Solec Kujawski oraz PKP PLK S.A. i PKP S.A.

W roku 2007 opracowano „Studium wykonalności Szybkiej Kolei Metropolitalnej w Bydgosko-Toruńskim obszarze metropolitalnym”. Od 1 stycznia 2008 roku funkcjonuje wspólny, zintegrowany bilet, obowiązujący w pociągach na trasach Bydgoszcz-Toruń i Toruń-Bydgoszcz oraz w autobusach i tramwajach w obu miastach.

W czasie trwania niniejszej kontroli (30.07.2009r.), pomiędzy ww. beneficjentami projektu podpisane zostało porozumienie dot. Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Bydgosko – Toruńskiej (ZPRTP).

[Dowód - porozumienie - akta kontroli 165-171]

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że:

♦ W badanym okresie długość linii tramwajowych nie uległa zmianie i na 30.06.2009r. wynosiła 72,175 km.

♦ W badanym okresie z ważniejszych zadań dotyczących modernizacji infrastruktury transportu zbiorowego zrealizowano:

- przebudowę i modernizację torów tramwajowych i sieci trakcyjnej o długości 2,7 km w ul. Szpitalnej,
- przebudowę i modernizację torów tramwajowych i sieci trakcyjnej o długości 0,4 km w ul. Marszałka Focha,
- modernizację torów tramwajowych o długości 1,0 km w ciągu ul. Wojska Polskiego,
- modernizację podstacji trakcyjnej na ul. Redłowskiej,
- remont rozjazdu tramwajowego wraz z automatyką i sterowaniem na pętli tramwajowej przy ul. Nakielskiej,
- remont rozjazdu wraz z automatyką i sterowaniem na rondzie Jagiellonów,
- modernizację torowiska w ul. Fordońskiej na odcinku od ul. Gajowej do ul. Wyścigowej wraz z remontem przejazdu i wymianą rozjazdu w obszarze pętli tramwajowej przy ul. Wyścigowej.

Szczegóły o realizacji ww. zadań zawarto w protokole kontroli ZDMiKP.

• Działania podejmowane w celu usprawnienia komunikacji miejskiej:

Główne założenia polityki transportowej miasta określono w Uchwale RMB z 10 lipca 1996r. Politykę transportową oparto na zasadzie strefowania dostępności komunikacyjnej uzależnionej od funkcji obszaru i na zrównoważonym podziale zadań przewozowych między komunikacją publiczną i indywidualną. W obszarze miasta zakładano (i wydzielono) trzy strefy komunikacyjne:

- A (centralna), – w której ruch samochodowy podlega znacznym ograniczeniom, priorytet mają środki transportu publicznego i ruch pieszy.
- B (pośrednia), – w której istnieje równowaga w traktowaniu samochodów i transportu publicznego.
- C (zewnętrzna), – w której ruch samochodowy odbywa się bez ograniczeń.

Polityka parkingowa ujęta została także w najważniejszych dokumentach planistycznych miasta Bydgoszczy:

1. W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy” – jednym z ważniejszych problemów komunikacyjnych w mieście jest problem

parkingów, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia. W celu zwiększenia miejsc parkingowych zakładano skoncentrowanie działań na:

- modyfikacji funkcjonującej Strefy Płatnego Parkowania (utworzenie podstref parkingowych),
- realizacji parkingów wielopoziomowych zwłaszcza na obrzeżach stref,
- wprowadzeniu integracji różnych środków transportu w systemie „parkuj i jedź”,
- budowie parkingów strategicznych (dla samochodów ciężarowych) na obrzeżach miasta.

2. W „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku” w celu strategicznym II. „Nowoczesne i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskiej” w działaniu II.2.6. zawarto zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście (bez określenia wielkości docelowej).

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP) oraz z informacji uzyskanej z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że:

W celu usprawnienia komunikacji miejskiej podjęto m.in. następujące działania:

- utworzono (w 2003 roku) „strefę płatnego parkowania” w obszarze Śródmieścia. Efektem tego według stanu na koniec 2008 roku w strefie tej było około 1.400 miejsc parkingowych.

Zadanie strategiczne według celu II.2.6. - zwiększenie ilości miejsc parkingowych, w badanym okresie było realizowane w 2006r. ze środków ZDMiKP (patrz pkt 2.2.2 protokołu).

Skutkiem tego:

- ♦ Zwiększono w centrum miasta liczbę miejsc parkowania o 37 (na ul. Libelta, P. Skargi, Pocztowej i Dworcowej).
- ♦ Plan Inwestycyjny na lata 2009-2011 przewidywał od 2009r. budowę parkingu wielopoziomowego dla samochodów osobowych przy ul. Grudziądzkiej 9-15. Zgodnie z opracowaną koncepcją planowano budynek o konstrukcji szkieletowej, żelbetowej – 6 poziomów parkowania na 652 miejsca postojowe dostępne całą dobę. W czasie trwania niniejszej kontroli projekt budowlany był na etapie uzgodnień.

Ponadto zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście realizowane było przez inwestorów zewnętrznych.

Skutkiem tego:

- W 2007 roku w obszarze miasta powstały 3 parkingi wybudowane przy centrach handlowych o ogólnej liczbie miejsc postojowych 676, w tym w Śródmieściu – Galeria

Drukarnia, ul. Jagiellońska (165 miejsc), na Szwederowie – Kaufland, ul. Solskiego (253 miejsca), na Wyżynach – Kaufland, ul. Wojska Polskiego (258 miejsc).

- W 2008 roku w Śródmieściu wybudowany został parking z 850 miejscami postojowymi przy centrum Focus Park.

[Dowód - akta kontroli 146-160]

Pozostałe działania podejmowane w celu usprawnienia komunikacji miejskiej podejmowane były przez ZDMiKP i dotyczyły m.in.:

- wprowadzenia wspólnego biletu (A+T), dla różnych form komunikacji zbiorowej,
- wytyczenia odrębnych pasów ruchu dla autobusów (Bus-pasów),
- wydłużeniu linii oraz korekt w rozkładach jazdy.

Przewidywano, że znaczącą poprawę funkcjonowania komunikacji publicznej osiągnie się po wdrożeniu nowoczesnego systemu sterowania ruchem, uwzględniającego priorytety dla komunikacji zbiorowej. Dla tego zadania opracowane zostało w latach 2006-2009 studium wykonalności pod nazwą „Inteligentne Systemy Transportowe”. ZDMiKP podjął starania o aplikację zadania w ramach konkursów realizowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Szczegóły w protokole kontroli ZDMiKP.

• Prowadzenie analiz możliwości usprawnienia transportu poprzez działania niewymagające dużych nakładów finansowych.

Zadania w ww. zakresie, zgodnie z postanowieniami § 4 statutu należały do obowiązków ZDMiKP.

Według posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), wynika, że w ramach podejmowanych w ww. zakresie działań (w oparciu o bieżące analizy transportowe) m.in. wprowadzono:

- zmiany w kształtowaniu sieci połączeń autobusowych,
- korekty w przebiegu linii, w tym wydłużenie niektórych linii,
- korekty w rozkładach jazdy,
- nowe przystanki autobusowe,
- nowe oferty przewozowe – 1 bilet w systemie A+T.

W ramach nisko-nakładowych działań wdrażano program poprawy bezpieczeństwa na sieci drogowej - GAMBIT (np. przebudowa fragmentów ul. Jagiellońskiej i stworzenie azyli dla pieszych na przejściach dla pieszych).

Dla poprawy warunków ruchu wprowadzano korekty w cyklach sygnalizacji świetlnej i zmiany w organizacji ruchu (ostatnie działania) to m.in.:

- zmiana kierunku ruchu w ul. Dworcowej na odcinku od Królowej Jadwigi do Matejki,
- wydzielanie dodatkowych pasów ruchu na relacjach najbardziej obciążonych (np. Nowotoruńska przy Kieleckiej; Planu 6-letniego).

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

Na podstawie ewidencji skarg i wniosków, które wpłynęły do Urzędu w sprawach dotyczących usprawniania systemu transportowego miasta, stwierdzono, że na ogółem 392 zarejestrowane w badanym okresie skargi, 11 z nich (2,8 % ogółu) dotyczyło usprawniania systemu transportowego, z czego 7 uznano za niezasadne i tak:

- W 2004 r. na 86 skarg ogółem – 3 dotyczyły funkcjonowania systemu transportowego, z czego 1 była zasadna. Była to skarga osoby fizycznej (poz. 85 rejestru), dotyczyła braku reakcji ZDMiKP na interwencje w sprawie zniszczonego chodnika. Naprawę zapadniętej części chodnika wykonano.
- W 2005 r. na 74 skargi ogółem nie było skarg dotyczących funkcjonowania systemu transportowego.
- W 2006 r. na 64 skargi ogółem – 2 dotyczyły funkcjonowania systemu transportowego (obydwie uznano za niezasadne).
- W 2007 r. na 73 skargi ogółem – 3 dotyczyły funkcjonowania systemu transportowego, z czego 1 była zasadna. Była to skarga osoby fizycznej (poz. 38) dotyczyła zalewania wodami opadowymi posesji przy ul. Brzozowej. ZDMiKP podjął działania doraźne w celu poprawy stanu technicznego ulicy. Działania docelowe zostały ujęte w planie na lata 2008 – 2010. Poinformowano skarżącego o możliwości wystąpienia z wnioskiem o wypłatę odszkodowania.
- W 2008 r. na ogółem 68 skarg – 3 dotyczyły funkcjonowania systemu transportowego, z czego 2 były zasadne, tj.:
 1. Skarga osoby fizycznej (poz. 4) dotyczyła niewłaściwie wykonanego remontu ulicy Okoniowej. Udzielono odpowiedzi, że wyłukanie części materiału ziemnego spod

konstrukcji jezdni i chodnika spowodowane zostało awarią sieci wodociągowej. Naprawę wykonano.

2. Skarga instytucji (poz. 23) dotyczyła poprawy stanu technicznego ulicy Smoleńskiej. Poinformowano, że odbudowa konstrukcji nawierzchni odcinka ulicy Smoleńskiej zostanie wykonana do 30 czerwca 2008 r. Naprawę wykonano.
- W I połowie 2009 r. na ogółem 27 skarg, nie było skarg dotyczących funkcjonowania systemu transportowego.

[Dowód - zestawienie - akta kontroli 172-173]

• Akcje mające na celu zachęcenie mieszkańców miast do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rowerów.

Na podstawie posiadanych przez Urząd danych (m.in. z ZDMiKP) oraz z informacji uzyskanej przez Delegaturę NIK w Bydgoszczy z MPU (w czasie trwania niniejszej kontroli), stwierdzono, że w badanym okresie inicjowano i włączano się do lokalnych lub ogólnopolskich akcji w ww. zakresie, w tym m.in.:

- ◆ Corocznie w okresie letnim uruchamiane są dodatkowe połączenia autobusowe i tramwajowe oraz linia specjalna do LPKiW w Myśliczku.
- ◆ Zwracanie uwagi mieszkańcom Bydgoszczy na korzyści płynące z korzystania z komunikacji publicznej (zwłaszcza tramwajowej) odbywało się również corocznie poprzez nagłaśniane coroczne akcje pod hasłem „Dnia bez samochodu”.
- ◆ Ponadto w badanym okresie organizowano (współorganizowano) imprezy kolarskie i rowerowe m.in.:
 - jeden z etapów Tour de Pologne (czterokrotnie w latach 2003 - 2006),
 - „Rajd Wisły” (5 czerwca 2007r.),
 - maraton MTB - 24.10.2005r. w Bydgoszczy odbyła się finałowa impreza całego cyklu kolarskich maratonów MTB „Intel Powerade Bike Maraton”. Na starcie stanęło ponad 800 osób - amatorów ścigania na rowerach górskich - z całego kraju.
- ◆ Od 1 kwietnia 2007 roku został wprowadzony jeden bilet dla mieszkańców dojeżdżających więcej niż jednym środkiem komunikacji publicznej z Fordonu do Śródmieścia i z powrotem oraz z Osowej Góry do Śródmieścia i z powrotem.

- ◆ System A+T został rozszerzony w czerwcu 2009r., obejmując swym działaniem również Flisy, Zimne Wody i tereny nadwiślańskie. Bilet jest ważny 60 minut od momentu skasowania.
- ◆ Wprowadzono od początku 2008r. jeden wspólny, zintegrowany bilet komunikacji publicznej, ważny w pociągach oraz liniach tramwajowych i autobusowych na terenie miast włączonych do projektu szybkiej kolei metropolitalnej BiT-City. Od 1.01.2009r. mogą z tego biletu korzystać mieszkańcy 13 sąsiednich gmin.
- ◆ W dniu 31 maja 2008 roku, z okazji 120-lecia miejskiej komunikacji w Bydgoszczy, Prezydent Miasta podjął decyzję o ufundowaniu mieszkańcom bezpłatnych przejazdów wszystkimi liniami tramwajowymi (jednorazowo skasowany bilet upoważniał do przemieszczania się po mieście tramwajami). Poza tym uruchomiono dwie dodatkowe bezpłatne linie specjalne: 120T (tramwajowa) i 120A (autobusowa).
- ◆ W ramach promocji i udrożnienia transportu publicznego 19 kwietnia 2009 roku zmodyfikowano organizację ruchu kołowego na ulicach Paderewskiego, Staszica i 3-go Maja, poprzez wydzielenie specjalnego pasa ruchu tylko dla autobusów i taksówek. Dzięki nowemu poziomemu oznakowaniu jezdni, autobusy nie muszą stać w korkach ulicznych w godzinach szczytu.

● **Współpraca z administracją rządową i samorządową w zakresie usprawniania systemu transportowego miasta.**

Bezpośrednią współpracę z ww. jednostkami w zakresie działania zarządcy dróg, zarządzaniem ruchem na drogach publicznych oraz organizacją i zarządzaniem lokalnym transportem zbiorowym realizował ZDMiKP.

Na podstawie przedłożonych dokumentów w zakresie współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w celu usprawnienia systemu transportowego na obszarze m. Bydgoszcz oraz przy opracowywaniu planów i strategii, stwierdzono, że:

- ◆ WRiS w latach 2005-2007 przygotowywał wystąpienia do Ministerstw, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Wojewody Kujawsko-Pomorskiego, w ramach konsultacji projektów Programów Operacyjnych i list projektów kluczowych na lata 2007-2013. Efektem tych starań jest umieszczenie 6 zadań transportowych na listach kluczowych PO Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego i tak:

Na Liście Projektów Indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 zapisane zostały:

- Budowa linii tramwajowej do Fordonu wraz z zakupem taboru (projekt realizowany w ramach projektu „Szybka kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego”),
- Budowa drogi ekspresowej S-5 odcinek Nowe Marzy – Bydgoszcz,
- Budowa drogi ekspresowej S-5 odcinek Bydgoszcz – Żnin.

Na Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego zostały umieszczone:

- Połączenie linią tramwajową dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z centrum miasta wraz z zakupem taboru,
- Budowa ul. Ogińskiego na odcinku od ul. Powstańców Wielkopolskich do ul. Wojska Polskiego wraz z obiektami inżynierskimi i dojazdami,
- Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji usługowych portu lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej

[Dowód - informacja - akta kontroli 40-54]

Działając na podstawie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK w związku z niniejszą kontrolą prowadzoną w Urzędzie oraz w ZDMiKP Delegatura NIK w Bydgoszczy uzyskała informacje z KMP w Bydgoszczy o zakresie współpracy Urzędu i jego jednostek organizacyjnych z Policją:

Z informacji KMP w Bydgoszczy wynika m.in., że:

- ◆ *Policja w zakresie organizacji ruchu drogowego w Bydgoszczy współpracuje z ZDMiKP oraz MZK. (Udział w posiedzeniach Zespołu Koordynacyjnego ds. Inżynierii Ruchu, w szkoleniach kierowców autobusów i motorniczych).*
- ◆ *Efektom współpracy z ZDMiKP są wprowadzone zmiany w stałej organizacji ruchu.*
- ◆ *W badanym okresie Policja podejmowała z własnej inicjatywy m.in. następujące działania:*
 - *wiosenne i jesienne przeglądy dróg wraz z przedstawicielami ZDMiKP,*
 - *kontrole oznakowanie robót drogowych w pasie drogowym,*
 - *formułowano wnioski w sprawach organizacji i bezpieczeństwa ruchu, stanu dróg*

oraz oznakowania.

[Dowód - informacja - akta kontroli - 24]

4. Skuteczność działań na rzecz usprawnienia systemu transportowego.

Zgodnie z postanowieniami statutów ZDMiKP oraz MZK sp. z o.o., zadania dotyczące m.in.:

- stanu i wykorzystanie dróg publicznych,
 - organizacji systemu badania natężenia i płynności ruchu na poszczególnych drogach publicznych,
 - wykorzystania miejskiej komunikacji zbiorowej,
- należały do obowiązków tych jednostek (ustalenia dotyczące ZDMiKP zawarto w protokole z kontroli tej jednostki).

Na podstawie uzyskanych z ZDMiKP danych w badanym okresie:

- długość linii tramwajowych nie uległa zmianie i wynosiła 72,125 km,
- wskaźnik liczby tramwajów przypadających na 1000 mieszkańców zmalał z poziomu 0,26 na koniec 2003 r. do 0,23 na dzień 30 czerwca 2009 r.,
- liczba osób, które korzystały średniorocznie codziennie z komunikacji tramwajowej wzrosła z 93.150 tys. na koniec 2003 r. do 96.400 tys. na dzień 30.06.2009 r.

[Dowód – załącznik nr 3 i 4 - akta kontroli – 25-27]

5. Realizacja wniosków pokontrolnych NIK.

Na podstawie księgi ewidencji kontroli Urzędu stwierdzono, że w badanym okresie NIK nie przeprowadzał kontroli dotyczących funkcjonowania systemu komunikacyjnego i transportowego w Bydgoszczy.

Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń kontrolerzy informują Konstantego Dombrowicza – Prezydenta Bydgoszczy o przysługującym mu prawie:

- Zgłoszenia przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń, co do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 55 ust. 1 i 2 ustawy o NIK);
- Odmowy podpisania niniejszego protokołu kontroli, z jednoczesnym obowiązkiem złożenia na tę okoliczność, w terminie 7 dni, wyjaśnień dotyczących przyczyn odmowy podpisania

protokołu kontroli (art. 57 ust. 1 ustawy o NIK). W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, termin 7 dni - zgodnie z art. 57 ust. 2 ustawy o NIK - biegnie od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozpatrzenia;

- Złożenia z własnej inicjatywy na piśmie dodatkowych wyjaśnień, co do przyczyn i okoliczności powstania nieprawidłowości opisanych w niniejszym protokole kontroli, w terminie uzgodnionym z kontrolerem (art. 59 ust. 2 ustawy o NIK).

O przeprowadzeniu kontroli dokonano wpisu do księgi ewidencji kontroli pod poz. 9/2009.

Protokół niniejszy sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden wręczono Prezydentowi w dniu 29.09.2009 r.

[Dowód – pokwitowanie - akta kontroli - 245]

W treści niniejszego protokołu dokonano następujących poprawek, skreśleń uzupełnień:

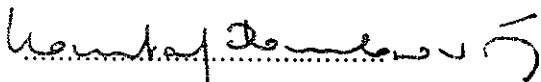
..... *wie dokonano*

po czym protokół podpisano.


Bydgoszcz, 29 września 2009r.

Prezydent Miasta Bydgoszczy

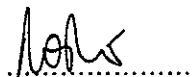
Kontrolerzy NIK



Konstanty Dombrowicz



Ryszard Lutyński



Artur Nierebiński