



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.2.2.2024

Maciej Glamowski
Prezydent Grudziądza
Urząd Miasta Grudziądza
ul. Ratuszowa 1
86-300 Grudziądz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/079 – Ograniczanie ruchu samochodowego w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Grudziądzu ¹ , ul. Ratuszowa 1 , 86-300 Grudziądz
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Glamowski, Prezydent Grudziądz ² , od 21 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego. 2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do zakończenia czynności kontrolnych ³), z wykorzystaniem dokumentów sprzed tego okresu, istotnych dla kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Hanna Jesa, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/8/2024 z 4 stycznia 2024 r. 2. Artur Gackowski, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/ 7 /2024 z 4 stycznia 2024 r. (akta kontroli str. 1-4, 514)

¹ Dalej „Urząd”.

² Dalej: „Prezydent”.

³ Tj. do 23 lutego 2024 r.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W kontrolowanym okresie Urząd nie opracował żadnego strategicznego dokumentu w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w mieście. Jednak zadania mające taki cel ujęto w innych dokumentach przyjętych do realizacji w drodze uchwał Rady Miejskiej Grudziądz. Zawierały one diagnozę sytuacji i określały problemy, którymi były najczęściej: kongestia, zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia środowiska.

W uchwalanych dokumentach nie podawano lub podawano w ograniczonym zakresie mierniki i wskaźniki realizacji działań. Brak jednego strategicznego dokumentu spowodował, że zadania wpisujące się w temat ograniczania ruchu samochodowego ujęto w różnych innych dokumentach, z różnymi czasami realizacji i różnymi wskaźnikami i miernikami. Zdaniem NIK utrudniało to rzetelny monitoring realizacji zaplanowanych zadań i w konsekwencji Urząd nie dysponował aktualną informacją o postępach w osiąganiu założonych celów.

W swoich działaniach skupiono się na poprawie funkcjonowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla ruchu indywidualnego oraz na budowie ścieżek rowerowych. Systematycznie wymieniano stary tabor tramwajowy i autobusowy na nowoczesny i niskoemisyjny oraz przebudowywano linie tramwajowe. Zakupiono łącznie m.in. 36 autobusów, w tym elektryczne i hybrydowe oraz cztery wagony tramwajowe. Wśród zakupionych autobusów były też niskopodłogowe, które uwzględniały sytuację osób ze szczególnymi potrzebami.

O ponad 5 km wzrosła długość ścieżek rowerowych z 58,83 km w 2018 r. do 63,9 km na koniec 2023 r.⁶. Celem ograniczenia ruchu samochodowego zróżnicowano stawkę za czas parkowania⁷ w strefie płatnego parkowania, co skutkowało m.in. wzrostem przychodów z tego tytułu. Celem uspokojenia ruchu samochodowego utworzono także strefy tempo 30 i strefy zamieszkania, w której pieszy mógł swobodnie poruszać się po całej udostępnionej do użytku publicznego przestrzeni i miał pierwszeństwo przed pojazdami.

Nie zrealizowano zadania polegającego na budowie dworca multimodalnego, który miał scalać transport: autobusowy, tramwajowy, indywidualny i kolejowy oraz nie wybudowano buspasów, które w znaczny sposób skracają czas trwania podróży. Nie zrealizowano też w całości założeń według których do 2020 r. planowano wybudować ponad 40 km ścieżek rowerowych i budowy parkingów P&R.

Zdaniem NIK trudno jest jednoznacznie ocenić skuteczność tych działań. Urząd nie dysponował bowiem narzędziami do systematycznego pomiaru ruchu samochodowego w mieście, w postaci np. fotokomórek czy pętli indukcyjnych zliczających ruch samochodowy. Jedynymi wskazaniem mogły być wyniki natężenia ruchu i pomiar liczby pasażerów komunikacji zbiorowej, które to nie dawały jednoznacznego i rzetelnego obrazu skutków działań.

Przy ocenie działalności Urzędu Najwyższa Izba Kontroli wzięła także pod uwagę dane statystyczne dotyczące Grudziądz, które dodatkowo komplikują ocenę działań. Nie bez znaczenia jest fakt, że na przestrzeni ostatnich lat o 40% wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przy jednoczesnym spadku o prawie 20% liczby mieszkańców miasta. Stężenie pyłów zawieszonych PM_{2,5} i PM₁₀ systematycznie spadało, tak samo jak liczba wypadków, co wskazywałoby na ograniczenie ruchu samochodowego. Jednocześnie nastąpił wzrost stężenia NO₂,

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Z tym, że od 2010 r. długość ścieżek rowerowych wzrosła o ponad 24 km - z 39,5 do 63,9 km na koniec 2023 r.

⁷ Uchwała Nr XXXVII/78/13 Rady Miejskiej Grudziądz z dnia 26 czerwca 2013 r.

liczby interwencji dotyczących zatrzymania i postępu pojazdów oraz liczby nałożonych grzywien w drodze mandatu karnego.

NIK pozytywnie ocenia finansowy aspekt działalności Urzędu w tym zakresie. Analiza sytuacji ekonomiczno – finansowej w okresie objętym kontrolą oraz sprzed tego okresu wykazała, że na terenie Grudziądza realizowane były zadania inwestycyjne z zakresu ograniczania ruchu samochodowego. Gmina korzystała ze środków unijnych pozyskiwanych z krajowych i regionalnych programów, angażowała środki z własnego budżetu lub uzyskiwała dofinansowanie z pożyczek i kredytów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

1. Miejskie strategie ograniczenia ruchu samochodowego

1.1. W Urzędzie w kontrolowanym okresie nie opracowano jednolitego, wieloletniego dokumentu strategicznego w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w mieście, zawierającego np. plany poruszania się różnych grup użytkowników: pieszych, rowerzystów, a także poruszających się motorowerami lub motocyklami, transportem publicznym, samochodami osobowymi. Zagadnienia te, w sposób bezpośredni lub pośredni były ujęte w opracowanych wcześniej, ale obowiązujących w okresie objętym kontrolą dokumentach:

- Strategia Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2016-2023⁹, dokument opracowany przez podmiot zewnętrzny, posiadający wieloletnie doświadczenie w zakresie planowania strategicznego, doradztwa projektowego, pozyskiwania funduszy z Unii Europejskiej oraz doradztwa w ochronie środowiska. Projekt poddany konsultacjom w styczniu i lutym 2016 r.¹⁰. W grudniu 2023 r. przyjęto Strategię Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2024-2035¹¹; dokument opracowany przez podmiot zewnętrzny posiadający wieloletnie doświadczenie w zakresie kształtowania i realizacji polityki społecznej w samorządach, w tworzeniu planów rozwoju i strategii. W dokumentach zawarto diagnozę istniejącego stanu i potrzeb oraz zestawienie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń, m.in. w zakresie transportu¹².

(akta kontroli str. 5-33, 162-211, 513)

- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy - miasto Grudziądz¹³ z 2017 r.¹⁴, opracowany przez podmiot zewnętrzny, firmę z wieloletnim doświadczeniem w branży ochrony środowiska oraz zarządzaniem energią i środowiskiem. Plan poddany konsultacjom społecznym w lutym¹⁵ i listopadzie 2015 r.¹⁶ Plan zawierał diagnozę istniejącego stanu i potrzeby do zaspokojenia (obszary interwencji).

(akta kontroli str. 34-95, 162-211)

- Plan adaptacji gminy¹⁷ – miasto Grudziądz do zmian klimatu do roku 2030¹⁸, projekt koordynowany przez Ministerstwo Środowiska, dokument opracowany przez podmiot

⁸ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Uchwała Nr XVIII/8/16 Rady Miejskiej Grudziądza z 24 lutego 2016 r.

¹⁰ Nie wniesiono żadnych uwag.

¹¹ Uchwała Nr LXXXVI/744/23 Rady Miejskiej Grudziądza z 20 grudnia 2023 r.

¹² O których w dalszej części wystąpienia.

¹³ Dalej „Plan gospodarki niskoemisyjnej”.

¹⁴ Uchwała Nr XL/69/17 Rady Miejskiej Grudziądza z 30 sierpnia 2017 r. Zaktualizowany uchwałą Nr LXXXVI/750/23 Rady Miejskiej Grudziądza z 20 grudnia 2023 r.

¹⁵ [BIP Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.](#)

¹⁶ [BIP Urzędu Miejskiego w Grudziądzu.](#)

¹⁷ Dalej „Plan Adaptacji”.

¹⁸ Uchwała Nr XIII/107/19 Rady Miejskiej Grudziądza z dnia 19 czerwca 2019 r.

zewewnętrzny zajmujący się działaniami na rzecz ochrony środowiska i zasobów naturalnych. Projekt poddany konsultacjom społecznym w dniach 2 – 23 października 2018 r.¹⁹ Plan w swojej treści zawierał diagnozę istniejącego stanu, a także wizję i cele adaptacji Miasta oraz działania adaptacyjne.

(akta kontroli str. 96-121, 162-211)

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy – miasto Grudziądz z 2013 r.²⁰. Plan w swojej treści zawierał diagnozę istniejącego stanu, a także ocenę i prognozę potrzeb przewozowych i pożądaną standard usług przewozowych. Projekt Planu został poddany konsultacjom we wrześniu 2013 r.²¹ Uwagi zostały w większości uwzględnione. Nie uwzględniono wniosku o likwidacji zatok autobusowych. Autorem opracowania był podmiot zewnętrzny, firma z wieloletnim doświadczeniem w branży komunikacyjnej.

(akta kontroli str. 122-211)

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy – miasto Grudziądz²². Plan w swojej treści zawierał diagnozę stanu mobilności zrównoważonej w Grudziądzu, opracowanie scenariuszy rozwoju oraz określenie celów strategicznych i szczegółowych. Projekt został poddany konsultacjom społecznym we wrześniu 2016 r.²³. Autorem opracowania był podmiot zewnętrzny, firma z wieloletnim doświadczeniem w branży komunikacyjnej.

(akta kontroli str. 162-243)

- Koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej oraz jej rozbudowy z 28 listopada 2014 r. opracowana przez podmiot zewnętrzny. Dokument zawierał analizę stanu istniejącego i opis docelowej sieci rowerowej.

(akta kontroli str. 244-247)

Prezydent podał, że jednym z elementów działań Grudziądza w przedmiocie ograniczenia ruchu samochodowego w mieście jest zarządzanie przestrzenią parkingową w centrum Grudziądza. Rzeczony obszar, z uwagi, iż charakteryzuje się znacznym deficytem miejsc parkingowych, objęty został strefą płatnego parkowania, która odgrywa ważną rolę regulacyjną w zakresie liczby pojazdów napływających do centrum miasta. Uzależnienie kwoty za parkowanie od czasu parkowania wpływa ponadto na zwiększenie rotacji samochodów na parkingach. Na skuteczne zarządzanie przestrzenią parkingową składają się również takie elementy jak sieć i jakość ścieżek rowerowych oraz szereg aspektów dotyczących transportu zbiorowego, m.in. dostępność, infrastruktura, koszt i komfort podróżowania. Gmina sukcesywnie rozwija sieć ścieżek rowerowych, konsekwentnie zwiększa ich standard. W roku bieżącym zainstalowanych zostanie w centrum Grudziądza osiem nowoczesnych boksów rowerowych. Prowadzone są działania zmierzające do optymalizacji komunikacji miejskiej. Gmina realizowała szereg inwestycji: 1) przebudowa torowiska tramwajowego wraz z dostawą czterech częściowo niskopodłogowych tramwajów oraz jednego dźwigu tramwajowego do wkolejania tramwajów; 2) dostawa 17 autobusów elektrycznych marki Solaris i pięciu stacji szybkiego ładowania; 3) dostawa 12 autobusów hybrydowych marki Solaris; 4) wdrożenie Grudziądzkiej Elektronicznej Karty Miejskiej wraz z systemem

¹⁹ Nie wpłynęły uwagi i wnioski (str. 261).

²⁰ Uchwała Nr XL/101/13 Rady Miejskiej Grudziądza z 30 października 2013 r, dalej „Plan transportowy”.

²¹ [BIP Urzędu Miejskiego w Grudziądzu](#).

²² Uchwała Nr XXVI Rady Miejskiej Grudziądza z dnia 28 września 2016 r. Dalej: „Plan Mobilności”.

²³ [BIP Urzędu Miejskiego w Grudziądzu](#).

elektronicznego zakupu biletów komunikacji miejskiej i wyposażenie pojazdów komunikacji miejskiej w automaty do zakupu biletów w formie bezgotówkowej,

(akta kontroli str. 162-211)

1.2. Analiza dokumentów wymienionych w punkcie 1 wystąpienia pokontrolnego wykazała, że:

a. Strategia Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2016-2023.

Wśród zagrożeń (problemów) wskazano rosnące obciążenie wewnętrznego układu drogowego, szczególnie w centrum miasta, skutkujące powstawaniem zatorów komunikacyjnych, zmniejszeniem przepustowości dróg oraz brakiem wystarczającej liczby miejsc parkingowych w centrum miasta.

Sformułowano cel strategiczny pn. Stworzenie warunków infrastrukturalnych dla rozwoju zintegrowanego, multimodalnego transportu publicznego. Wskazano w nim potrzebę budowy węzła multimodalnego przy ul. Dworcowej, dalszej przebudowy istniejących linii tramwajowych, przebudowy ulic i placów pod kątem usprawnienia ruchu komunikacji miejskiej, uruchomienie linii autobusów elektrycznych na trasie Szpital – Aleja 23 Stycznia wraz z budową niezbędnej infrastruktury (stacje ładowania dla autobusów i samochodów elektrycznych), a także kontynuacja modernizacji taboru poprzez zakup nowych składów tramwajowych i autobusów elektrycznych. Działania te miały na celu zwiększenie popularności transportu publicznego wśród mieszkańców miasta. Uzupełnieniem miała być budowa miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych, który zapewni odpowiednie skomunikowanie istniejących ścieżek rowerowych. Określono także strategiczne wskaźniki rezultatu, w tym m.in. „Średni miesięczny popyt na usługi miejskiego systemu komunikacji ogółem (os./km), wartość bazowa w 2013 r. 3,6”. Oczekiwano wzrostu wskaźnika do 2023 r. nie podając jednak konkretnych wartości.

(akta kontroli str. 5-24)

b. Plan gospodarki niskoemisyjnej.

Plan został opracowany w zakresie polityki energetycznej, w szczególności w zakresie działań mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Wskazano w nim m.in. prognozowane zwiększenie natężenia ruchu w podziale na następujące grupy pojazdów: pojazdy osobowe (wzrost do 2020 roku o 31,8%), pojazdy dostawcze (wzrost do 2020 roku o 11,3%), pojazdy ciężarowe (wzrost do 2020 roku o 25,2%).

Określono cel strategiczny i 11 celów szczegółowych, w tym m.in. zrównoważony transport - z uwzględnieniem transportu publicznego i indywidualnego²⁴. Stwierdzono, że wpływ gminy na uczestników transportu jest dość ograniczony.

W ramach korzyści wynikających z wdrażania Planu gospodarki niskoemisyjnej, w sektorze transportowym wskazano m.in.: zwiększenie atrakcyjności komunikacji publicznej jako alternatywy dla komunikacji indywidualnej, zmniejszenie liczby pojazdów osobowych zwłaszcza w godzinach szczytowego natężenia ruchu.

Wśród niezbędnych działań wskazano m.in.:

- Budowa miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych - planowana na lata 2015 – 2020 rozbudowa ścieżek rowerowych i infrastruktury, w tym: a) długość wybudowanych dróg dla rowerów: 40,8 km; b) długość przebudowanych dróg dla rowerów: 2,4 km; c) liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” 14 szt.; d) liczba wybudowanych parkingów dla rowerów: 55 szt.

²⁴ Pozostałe dotyczyły gospodarki niskoemisyjnej.

- Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego w Grudziądzu. Zadanie planowane na lata 2017 – 2022. W tym czasie zamierzano a) zmodernizować dwa torowiska tramwajowe; b) wybudować węzeł przesiadkowy w ciągu ul. Alei i Placu 23 Stycznia; c) wybudować węzeł multimodalny na ul. Dworcowej; d) zakupić wagony tramwajowe niskopodłogowe 10 szt. w tym 2 szt. wagony dwukierunkowe i dostosować zajezdnię.

- Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru autobusowego w Grudziądzu. Zadanie zaplanowane na lata 2017 – 2020 w ramach którego zamierzano: 1) zakupić osiem szt. autobusów elektrycznych lub hybrydowych; 2) wybudować trzy podstacje ładowania (w tym jedna w zajezdni MZK, dwie na pętlach końcowych wraz z przyłączami) dla autobusów elektrycznych.

(akta kontroli str. 34-78)

c. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy - miasto Grudziądz – aktualizacja styczeń 2023

Plan został opracowany w zakresie polityki energetycznej, w szczególności w zakresie działań mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. W stosunku do Planu z 2017 r. nastąpiła zmiana w zakresie planowanych działań. W Planie z 2023 r. ujęto dwa zadania wpisujące się w działanie mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego w mieście: 1) dostawa do końca kwietnia 2023 r. 17 autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury do ładowania. 2) zakup do końca 2027 r. 12 autobusów hybrydowych i ośmiu tramwajów niskopodłogowych.

(akta kontroli str. 79-95)

d. Plan Adaptacji

Plan adaptacji powstał w związku z problemem jakim była zmiana klimatu i potrzeba adaptacji do skutków tych zmian. Miał na celu przystosowanie Grudziądza do zmian klimatu, zmniejszenie jego podatności na zjawiska ekstremalne oraz zwiększenie potencjału do radzenia sobie ze skutkami tych zjawisk i ich pochodnych.

Wśród działań adaptacyjnych wskazano m.in. 1) Wprowadzenie stref ograniczonego ruchu pojazdów jako zachęta dla mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej zamiast indywidualnego transportu samochodowego – do 2030 r.; 2) Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego – do 2023 r.; 3) Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru autobusowego – do 2023 r. Celem powyższych działań będzie ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Ponadto do 2025 r. zaplanowano budowę miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych, którego celem miało być zmniejszenie koncentracji zanieczyszczeń powietrza, dzięki zmniejszeniu ruchu spalinowego.

Określono też wskaźniki, jednak bez podania konkretnych wartości:

- produktu - 1) Wprowadzenie stref ograniczonego ruchu pojazdów w mieście; 2) Wybudowanie węzła multimodalnego wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej i drogowej; 3) Liczba zakupionych miejskich autobusów elektrycznych lub hybrydowych (planowany wzrost); 4) Długość wybudowanych ścieżek rowerowych (planowany wzrost).

- rezultatu - liczba mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej (planowany wzrost);

- oddziaływania – 1) Liczba osób korzystających z komunikacji publicznej (planowany wzrost); 2) Względna zmiana liczby mieszkańców korzystających z transportu rowerowego (planowany wzrost).

(akta kontroli str. 96-121)

e. Plan transportowy

W Planie nie sformułowano wprost problemów związanych z kontrolowanym zagadnieniem. Wskazano tylko jego cel, którym było m.in. funkcjonowanie transportu publicznego w sposób tworzący z tego podsystemu transportu miejskiego realną alternatywę dla realizacji podróży samochodami osobowymi.

W zakresie Kierunków rozwoju transportu publicznego zalecono wprowadzenie priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego - w pierwszej kolejności dla tramwajów na ich głównej trasie oraz wytyczanie buspasów, czy też inne sposoby uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu ulicznym - wraz z restrykcjami dla indywidualnego ruchu kołowego w centrum.

Planowano budowę w późniejszym okresie parkingów w systemie Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride, przyległych do węzłów przesiadkowych, położonych poza centrum.

W planie określono „Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Grudziądzu”, bez podania wartości wskaźnika i czasu/interwału kontroli realizacji. Jednym z siedmiu wskaźników²⁵ była a) „Integracja transportu”, a jako zakres i narzędzia badania podano m.in. liczba i pojemność parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride; b) liczba przystanków węzłowych integrujących transport miejski i regionalny.

(akta kontroli str. 122-161)

f. Plan Mobilności Miejskiej

W założeniu Plan Mobilności Miejskiej był zbiorem powiązanych ze sobą działań, których wdrożenie miało spełnić potrzeby mobilności mieszkańców i sfery gospodarczej. Ujęto w nim politykę parkingową jako element zarządzania mobilnością, której celem jest m.in. zmniejszenie liczby osób podróżujących do obiektu samochodem.

Strefa Płatnego Parkowania w Grudziądzu podzielona była na dwie podstrefy, ze zróżnicowaną stawką opłat. Ścisłe centrum znajdowało się w podstrefie A, gdzie opłata za postój pojazdu była wyższa w stosunku do podstrefy B, co pozwalało zwiększyć rotację pojazdów na terenie starówki, a tym samym wymusić na kierujących pojazdami racjonalne korzystanie z dostępnej przestrzeni parkingowej.

W Planie zawarto zestawienie ścieżek rowerowych w mieście – 53 odcinki o długości 54 km i 76 parkingów rowerowych.

Stwierdzono, że ruch rowerowy miał dość ograniczone znaczenie w obsłudze centrum miasta, na co wskazywały wyniki badań przeprowadzonych w kwietniu 2016 r. w centrum Grudziądza.

W ramach Planu przeprowadzono analizę SWOT zrównoważonej mobilności miejskiej:

- wśród słabych stron wskazano silne uzależnienie podróży od samochodu osobowego, brak spójnego systemu infrastruktury rowerowej, brak integracji transportu pasażerskiego;

²⁵ Pozostałe nie dotyczyły w sposób bezpośredni lub pośredni zagadnień związanych z ograniczeniem ruchu samochodowego.

- określono też szanse – wzrost znaczenia transportu publicznego poprzez działania organizacyjne i inwestycyjne, zmiana stylu życia (zachowania prozdrowotne i ekologiczne) skutkujące wzrostem podróży rowerowych i pieszych;

- zidentyfikowano zagrożenia - dalszy wzrost roli samochodu osobowego i związany z tym nieracjonalny podział przestrzeni miejskiej oraz niewystarczające środki finansowe na rozwój.

Opracowano różne scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym wizję, która uwzględniała: większe wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego, wzrost znaczenia ruchu rowerowego, dążenie do ograniczenia roli samochodu osobowego.

Dla Grudziądza wyznaczone zostały trzy cele strategiczne, stanowiące kierunki działań, w tym dwa wpisujące się w działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego:

Nr 1 - Atrakcyjna przestrzeń dla pieszych i rowerzystów; w tym cel: „Zintegrowany rozwój komunikacji rowerowej (wzrost liczby podróży realizowanych rowerem)". Plan działania obejmował m.in.: budowę miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych – 2020; wprowadzenie strefy Tempo 30 na Starym Mieście (Małogroblowa do Wisły wraz z al. 23-go Stycznia) oraz dopuszczenie kontraruchu rowerowego na wybranych ulicach – od 2016;

Nr 2 - Niskoemisyjny i zintegrowany transport publiczny; w tym cel: 2.1. Wzrost atrakcyjności i dostępności niskoemisyjnego transportu zbiorowego (wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego i obniżenie jego emisyjności). Plan działania obejmował m.in.: **1)** Budowę węzła multimodalnego, przebudowę infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego w Grudziądzu, obejmującą modernizację torowiska tramwajowego na trasach: pętla Rządź – al. 23 Stycznia oraz al. 23 Stycznia – Focha – Dworcowa – Królewska, budowę węzła przesiadkowego w ciągu Al. 23 Stycznia w celu usprawnienia jego funkcji jako głównego węzła przesiadkowego miejskiej komunikacji publicznej, budowę węzła multimodalnego ul. Dworcowa – PKP dla obsługi pasażerów transportu publicznego miejskiego (tramwaje i autobusy) i pozamiejskiego (PKP, PKS, busy, transport międzynarodowy) oraz prywatnego (samochody, motocykle, rowery), modernizację podstacji trakcyjnych Południowa i Al. 23 stycznia, zakup wagonów tramwajowych, do 2022 r.; **2)** Budowę i przebudowę infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru autobusowego w Grudziądzu, uruchomienie linii autobusów elektrycznych na trasie Szpital – pętla ul. Poniatowskiego wraz z budową niezbędnej infrastruktury (stacje ładowania dla autobusów i samochodów elektrycznych) i przebudową ulic leżących w trasie linii – do 2022 r.

Określono też mierniki realizacji – wskaźniki m.in. 1) gęstość sieci rowerowej km/km² (stosunek długości wszystkich dróg rowerowych – komunikacyjnych i rekreacyjnych, do powierzchni Grudziądza, wartość wyjściowa: 0,91, oczekiwana 1,45) – do 2020 r.; 2) udział niezmotoryzowanych podróży w podziale modalnym [%], wzrost z 56 do 60, z okresem realizacji od 2016 r.

(akta kontroli str. 212-243)

g. Koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej

W 2014 roku Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu zamówił i otrzymał²⁶ Koncepcję rozwoju infrastruktury rowerowej w Grudziądzu. Opracowanie nie miało na celu ściśle planowania działań mających na celu ograniczenia ruchu samochodowego w mieście,

²⁶ Od podmiotu zewnętrznego.

jednak przedstawione tam rozwiązania w sposób pośredni wpisywały się w działania mające taki cel. Zinventaryzowano istniejące 32 odcinki i zaplanowano budowę 59 odcinków ścieżek rowerowych o łącznej długości 55,4 km, w tym projekt układu tras rowerowych głównych, zbiorczych oraz rekreacyjno-sportowych. Duży nacisk położono na budowę parkingów rowerowych, które są ważnym ogniwem systemu transportu rowerowego miasta.

(akta kontroli str. 244-247)

W zakresie wskaźników i mierników ujętych, bądź nie ujętych w wyżej wymienionych dokumentach Prezydent podał, że zarówno w Planie adaptacji gminy do zmian klimatu do roku 2030; Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego; Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy - miasto Grudziądz z 2017, nie jest wymagane ujęcie wskaźników i mierników. Z kolei w zakresie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, planuje się przeprowadzenie badań udziału niezmotoryzowanych podróży po zrealizowanych inwestycjach. Dla Strategii Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2016 – 2023, poziom realizacji wskaźnika zostanie przeprowadzony w ramach ewaluacji ex-post.

(akta kontroli str. 437-471)

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Pomimo braku jednolitego, wieloletniego strategicznego dokumentu w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w mieście, w Urzędzie podjęto działania mające na celu sprecyzowanie problemów z tym związanych oraz ustalenie działań zaradczych. Wyniki analiz ujęto w szeregu dokumentów, które jednak nie były ukierunkowane stricte na ograniczanie ruchu w miastach. W swoich działaniach skupiono się na poprawie funkcjonowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla ruchu indywidualnego oraz na budowie ścieżek rowerowych. W uchwalanych dokumentach nie podawano lub podawano w ograniczonym zakresie mierniki i wskaźniki realizacji działań, nie wskazując też czasookresu realizacji wskazanych zadań.

OBSZAR

2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście.

Opis stanu
faktycznego

2.1. Wśród zadań mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, ujętych w dokumentach wymienionych w obszarze 1. wystąpienia, dominowały te, związane bezpośrednio ze zwiększeniem atrakcyjności komunikacji publicznej jako alternatywy dla komunikacji indywidualnej. Zadania:

- budowy węzła multimodalnego,
- -przebudowy infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego,
- -budowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru autobusowego,

zostały ujęte zarówno w Planie Adaptacji, Planie transportowym, Planie Mobilności Miejskiej, Planie gospodarki niskoemisyjnej i Strategii Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2016-2023.

Z kolei działania na rzecz budowy ścieżek rowerowych zostały ujęte w: Strategii Rozwoju Miasta Grudziądz na lata 2016-2023, Planie gospodarki niskoemisyjnej,

Planie Adaptacji, Planie Mobilności Miejskiej i Koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli str. 5-161, 212-247)

Do dnia zakończenia kontroli²⁷, nie zrealizowano inwestycji polegającej na budowie węzła multimodalnego. Prezydent podał, że zadanie to nie zostało zrealizowane w terminach wskazanych w dokumentach, z uwagi na zaistniałe okoliczności formalno - organizacyjne. Właścicielem części terenu pod budowę węzła multimodalnego są Polskie Koleje Państwowe S.A. W 2019 roku Spółka podjęła decyzję o remoncie dworca kolejowego w Grudziądzu, który ściśle koresponduje z planowaną przez gminę inwestycją. Wobec powyższego zweryfikowano termin budowy węzła multimodalnego, który zbiegnie się z terminem zakończenia remontu dworca kolejowego. Obie inwestycje muszą być ze sobą ściśle skorelowane również dlatego, by nie dopuścić do ograniczenia przepustowości ulicy Dworcowej w różnych terminach. Inwestycja będzie wymagała od Grudziądza zaplanowania dużych środków finansowych w budżecie miejskim, dlatego Miasto zamierza ubiegać się o dofinansowanie ze środków zewnętrznych. Obecnie stworzony został program funkcjonalno - użytkowy na potrzeby inwestycji realizowanej w formule „zaprojektuj i wybuduj” pn. „Zintegrowany dworzec autobusowy w Grudziądzu”. Miasto zmierza również do uregulowania stosunków własnościowych terenów przeznaczonych pod realizację inwestycji.

(akta kontroli str. 472-503)

W zakresie pozostałych zadań:

1. W latach 2019 – 2023 na terenie Grudziądza realizowano zadanie „Przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego”. W wyniku jego realizacji m.in. wykonano roboty budowlane na trzech odcinkach drogowych o łącznej długości 8,89 km²⁸ i zakupiono cztery wozy tramwajowe.

(akta kontroli str. 277-284)

2. W latach 2018 - 2020 Grudziądz realizował zadanie „Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru autobusowego”. W jego wyniku zakupiono siedem elektrycznych autobusów i zakupiono oraz zamontowano stacje szybkiego ładowania. Ponadto przebudowano łącznie 1 872 m dróg w obrębie: ul. Kruszelnickiego (500 m), ul. Sienkiewicza (638 m) i ul. Ikara (734 m) w zakresie jezdni, dróg, zatok autobusowych, zatok postojowych i chodników.

(akta kontroli str. 294-305)

3. W 2023 r. Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Grudziądzu²⁹ zakupił 17 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ich obsługi – pięć ładowarek pantografowych.

(akta kontroli str. 306-322)

4. W 2022 r. zmodernizowano pętlę autobusową na Osiedlu Mieszkaniowym Mniszek. Celem zadania była poprawa bezpieczeństwa pieszych oraz autobusów poruszających się po pętli.

(akta kontroli str. 338-403)

²⁷ 23 lutego 2024 r.

²⁸ Ul. Toruńska na odcinku od Al. 23 Stycznia do ul. Chełmińskiej/Marcinkowskiego; odcinek ulicy Chełmińskiej; odcinek od ul. Wiejskiej do pętli tramwajowej na OM Rządź. Zakres obejmował m.in. przebudowę torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej i nawierzchni.

²⁹ Jednostka organizacyjna gminy Grudziądz.

5. W 2023 r. zakupiono 12 autobusów hybrydowych i wprowadzono zintegrowany system elektronicznej karty miejskiej do zakupu biletów w pojazdach w formie bezgotówkowej.

(akta kontroli str. 323-332)

6. W 2014 r. opracowano Koncepcję rozwoju infrastruktury rowerowej. W latach 2017-2019 wybudowano 5,49 km i przebudowano 4,69 km dróg dla rowerów, wybudowano jeden parking typu „Bike&Ride” z 12 stanowiskami postojowymi. W planie gospodarki niskoemisyjnej, na lata 2015 – 2020 zaplanowano wybudowanie 40,8 km dróg dla rowerów; przebudowanie 2,4 km dróg dla rowerów; budowę 14 szt. obiektów „Bike&Ride” oraz wybudowanie 55 miejsc parkingowych dla rowerów.

Prezydent Grudziądz podał, że zakres budowy i przebudowy dróg dla rowerów oraz obiektów typu Bike&Ride został wskazany w Planie gospodarki niskoemisyjnej na podstawie przygotowanej dokumentacji projektowej, wykonanej w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa miejskiego systemu transportowych ścieżek rowerowych”. Wpływ na zmniejszony zakres inwestycji ma fakt, że w latach 2019-2021 w gminie - miasto Grudziądz obowiązywał dokument pn. „Plan postępowania naprawczego na lata 2019-2021 r.” do przyjęcia którego, Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy, wezwało gminę - miasto Grudziądz, Uchwałą Nr XXV/71/2019 z dnia 15 października 2019 r. Przystąpienie do realizacji programu postępowania naprawczego wiązało się z koniecznością podjęcia licznych działań zmierzających do poprawy struktury dochodów i wydatków budżetowych. Na mocy tego dokumentu, miasto zostało również zobligowane do zredukowania nowych inwestycji.

(akta kontroli str. 244-247, 437-471, 515-518)

W Planie transportowym, wskazano potrzebę wprowadzenia priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego - w pierwszej kolejności dla tramwajów na ich głównej trasie oraz wytyczanie buspasów, czy też inne sposoby uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu ulicznym - wraz z restrykcjami dla indywidualnego ruchu kołowego w centrum.

Prezydent Grudziądz podał, że samorząd nie wprowadził zaleceń w zakresie udostępnienia pasów ruchu wyłączenie dla transportu publicznego, ponieważ na terenie miasta występuje brak odpowiedniej przestrzeni dla wybudowania dodatkowych pasów ruchu, ciągi główne w większości posiadają przekrój dwupasmowy, co uniemożliwia wyodrębnienie pasów dla transportu publicznego, w przypadku dróg o przekroju dwujezdniowym - dwupasmowym, wyłączenie jednego pasa ruchu wpłynęłoby na tworzenie się zatorów w ruchu drogowym, które w konsekwencji przeniosłyby się na podstawowy układ komunikacyjny miasta i uniemożliwiłyby przemieszczanie się komunikacji publicznej.

(akta kontroli str. 122-161, 515-518)

W latach 2017 – 2019 oraz 2021 – 2022 Grudziądz brał udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu lub Europejskim Tygodniu Mobilności. Mieszkańcom oferowano darmowy transport komunikacją miejską, organizowano zawody rowerowe, konkursy, nagradzano osoby korzystające z rowerów i hulajnóg. Zorganizowano spotkania z policjantami i funkcjonariuszami Straży Miejskiej.

Celem było kształtowanie proekologicznych wzorców zachowań oraz popularyzacja transportu miejskiego.

(akta kontroli str. 444-471)

2.2. Urząd nie dysponował narzędziami umożliwiającymi kontrolę ruchu samochodowego, w szczególności na terenie miasta nie zainstalowano urządzeń do zliczania pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z miasta w postaci np. fotokomórek, pętli indukcyjnych, również monitoring miejski nie posiadał takie funkcji.

W zakresie weryfikacji danych dotyczących ruchu w mieście, a w szczególności jego ograniczenia Prezydent podał, że zarządca drogi raz na pięć lat przeprowadza Generalny Pomiar Ruchu zgodnie ustawą o drogach publicznych oraz wytycznymi Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Na podstawie zebranych danych zarządca prognozuje ruch drogowy na podstawowym układzie komunikacyjnym miasta, dokonuje korekt w sygnalizacji świetlnej oraz w funkcjonującej stałej organizacji ruchu. Ponadto w mieście monitoruje się liczbę pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej na podstawie badań napelnień pasażerskich w autobusach i tramwajach. Miasto Grudziądz nie prowadziło także badań ewaluacji podjętych przedsięwzięć, ponieważ działania takie zaplanowane zostały w ramach ewaluacji ex-post.

Dyrektor Wydziału Komunikacji Miejskiej podała ponadto, że ostatnie badania przeprowadzono w 2015 i 2020 r.³⁰. W ich wyniku dokonano: korekt w sygnalizacji świetlnej, zmian w kategorii przejazdów kolejowych, analiz ruchu pojazdów ciężarowych i obciążenia ruchem ciężkim na drogach publicznych miasta. Dane z pomiarów wykorzystywane są również w procesie projektowania i przekazywane projektantom. Ruch na terenie miasta rocznie zwiększał się o 6%.

(akta kontroli str. 248-276, 437-471, 519-525)

Liczba mieszkańców Grudziądza w: 2000, 2010, 2013, 2018 i 2023 r. wynosiła odpowiednio: 102 635; 97 975; 94 816; 86 947 i 78 609, przy niezmienionej powierzchni gminy. Przez miasto przebiegało łącznie 235,6 km dróg publicznych³¹, w tym 20,7 km krajowych, 18,1 km wojewódzkich, 55,5 km powiatowych i 141,2 km gminnych. Od 2013 r. przybyło 7,9 km³² zarządzanych przez gminę Grudziądz.

W okresie od 2010 r. do końca 2023 r. przybyło 24,4 km dróg dla pieszych i rowerów z 39,5 km do 63,9 km. Z kolei długość dróg dla rowerów wzrosła w latach 2018 – 2023 o 5,3 km, z 27,64 do 32,94 km. W Grudziądzu według stanu na 31 grudnia 2023 r. nie wybudowano kontrapasów, buspasów i parkingów P&R. Na koniec 2010 r. w Grudziądzu zarejestrowanych było 34 684 samochodów. W kolejnych latach 2013, 2018 i 2023, było to odpowiednio 37 094; 42 942 i 48 620, co wskazuje na przyrost o 13 936 samochodów w stosunku do 2010 r.

Na koniec 2010, 2013, 2018 i 2023 r. liczba miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania wynosiła odpowiednio: 1 168; 1 170; 1 143 i 1386, a cena za godzinę parkowania wzrosła z 2 zł³³ do 3,90³⁴. Przychody z tego tytułu wynosiły 1 660 tys. zł; 1 465 tys. zł; 1 709 tys. zł i 2 617 tys. zł.

Na 31 grudnia 2023 r. w mieście zlokalizowano 20 obszarów - strefa tempo 30 i 15 stref zamieszkania.

Na przestrzeni lat 2010 – 2023 spadła liczba wypadków w terenie zabudowanym z 37 do 20.

³⁰ Np. 27 października 2020 r. w punktach na ulicach Gdyńskiej, Chelmińskiej, Drodze Łąkowej.

³¹ Stan na 31 grudnia 2023 r.

³² Według stanu na 31 grudnia 2013 r.

³³ W 2010 r.

³⁴ W 2023 r.

W 2013, 2018 i 2023 r. stężenie PM 2,5³⁵, na terenie Grudziądza wynosiło odpowiednio 17,2; 25,47 i 15,4 µg/m³. Z kolei stężenie PM 10³⁶, w analogicznym okresie wynosiło 30,9 – 33,7³⁷; 36,4 – 33,7 i 20,7 – 27,3 µg/m³. Na terenie Grudziądza mierzono także stężenie NO₂ w powietrzu, które w 2000, 2010, 2013, 2018 i 2023 r. wynosiło odpowiednio: 14,5 - 22,4; 8,9 - 23,2; 8,9 - 21,5³⁸; 21,2 i 27,8 µg/m³.

Liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w latach 2013, 2015, 2017 i 2023 r. kształtowała się na różnorodnym poziomie i wynosiła odpowiednio 12 004 980; 11 322 192³⁹; 15 730 500 i 12 428 988. Prezydent podał, że wpływ na spadek ilości przewożonych pasażerów ma ograniczona siatka połączeń oraz nieobsługiwanie gminy wiejskiej Grudziądz, w stosunku do 2017 roku. Pandemia również przełożyła się na zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów, ponieważ część mieszkańców po pandemii na trwałe zrezygnowała z korzystania z komunikacji miejskiej.

Dyrektor Wydziału Komunikacji Miejskiej podała, że w 2020 roku gmina wiejska Grudziądz wypowiedziała porozumienie dotyczące organizacji przez miasto komunikacji na terenie tej gminy, argumentując to możliwością pozyskania do organizowanej przez siebie komunikacji gminnej, dofinansowania ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Do komunikacji miejskiej takie dofinansowanie się nie należy. Gmina zrezygnowała z przewozów, które z powodzeniem funkcjonowały od kilkunastu lat. W 2021 roku gmina wiejska Grudziądz organizowała samodzielnie transport publiczny na swoim terenie oraz na terenie gmin, z którymi podpisała porozumienie. Otrzymywała dofinansowanie do wozokilometra z FRPA oraz refundację ulg z urzędu marszałkowskiego.

W drugim półroczu 2021 r., w związku z większym zainteresowaniem przez gminy ościenne realizacją przewozów na rozleglejszym obszarze, oraz wolą włączenia się i aktywnego udziału w tworzeniu oferty przewozowej, Prezydent Grudziądza oraz Starosta Powiatu Grudziądzkiego podpisali porozumienie na mocy którego, Prezydent scedował organizację przewozów powiatowych staroście. Do porozumienia weszły również gminny ościenne. Od 2022 r. na terenie gminy – miasto Grudziądz oraz w gminach ościennych realizowany jest transport powiatowy. Jednocześnie rozpoczęły się prace nad utworzeniem związku powiatowo-gminnego pn. Przewozy autobusowe powiatu Grudziądzkiego. Członkami związku miałyby być 7 gmin, w tym gmina – miasto Grudziądz, jeden powiat. Obecnie prace nad utworzeniem związku zostały zawieszony, planowany termin wznowienia działań to drugie półrocze 2024 roku.

(akta kontroli str. 333-337, 504-511, 519-525)

W 2022 r. Straż Miejska w Grudziądzu zarejestrowała 4 633 interwencje dotyczące zatrzymania i postoju pojazdów. W tym stwierdzono 3 749 wykroczeń, nałożono 335 grzywnien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 46,7 tys. zł, skierowano 77 wniosków do sądu, jedną sprawę przekazano Policji. Do najczęstszych stwierdzonych wykroczeń należało: nie stosowanie się do znaku zakazu zatrzymywania i postoju, postój na miejscu dla osób niepełnosprawnych, parkowanie na chodniku.

³⁵ PM 2,5 - cząstki pyłu o średnicy aerodynamicznej nie większej niż 2,5 µm, które mogą docierać do górnych dróg oddechowych i płuc oraz przenikać przez ściany naczyń krwionośnych;

³⁶ PM 10 – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząsteczek o średnicy aerodynamicznej nie większej niż 10 µm, które mogą docierać do górnych dróg oddechowych i płuc; w ich skład mogą wchodzić substancje toksyczne;

³⁷ Pomiary były dokonywane w dwóch punktach: Sienkiewicza 27 i Piłsudskiego 51

³⁸ Pomiary w 2000, 2010 i 2013 r. były dokonywane z więcej niż jednego punktu.

³⁹ Z uwagi na realizację inwestycji modernizacji sieci tramwajowej i wyłączenie torowiska tramwajowego z użytku, w latach 2013 i 2015, nie prowadzono badań napelnień na sieci tramwajowej.

W 2023 r. zarejestrowano 5 193 takie interwencje. Stwierdzono 4 006 wykroczeń, nałożono 352 grzywny w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 58,9 tys. zł, skierowano 67 wniosków do sądu, jedną sprawę przekazano Policji. Do najczęstszych stwierdzonych wykroczeń należało: nie stosowanie się do znaku zakazu zatrzymywania i postój, postój na miejscu dla osób niepełnosprawnych, parkowanie na chodniku.

W styczniu 2024 r. podjęto 379 interwencji, stwierdzono 262 wykroczenia, nałożono 27 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 4,4 tys. zł, skierowano pięć wniosków do sądu na właścicieli pojazdów, którzy nie wskazali kierującego.

(akta kontroli str. 336-337, 512)

2.3. W okresie objętym kontrolą oraz z danych uzyskanych sprzed tego okresu ustalono, że na realizację zadań mających doprowadzić do ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, wydatkowano środki w wysokości 350 494 tys. zł, z tego: 189 660 tys. zł pochodziło ze środków unijnych tj. regionalnych programów operacyjnych⁴⁰, 94 726 tys. zł ze środków w ramach własnego budżetu⁴¹, 2 752 tys. zł z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, 2 959 tys. zł z Rządowego Funduszu Polski Ład – Program Inwestycji Strategicznych, 27 255 tys. zł dotacji Zielony transport publiczny⁴² z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki i Wodnej⁴³, pozostałe środki w wysokości 33 142 tys. zł pochodziły z pożyczek⁴⁴ i kredytów⁴⁵.

Prezydent podał, że w latach 2024 – 2030 Grudziądz na zadania związane z ograniczeniem ruchu samochodowego w mieście planuje przeznaczyć środki w wysokości: 72 299 tys. zł, mieszczą się w tym zadania związane z:

- dostawą trzech tramwajów wieloczlonowych do obsługi sieci tramwajowej komunikacji miejskiej w Grudziądzu wraz z modernizacją układu torowego zajezdni tramwajowej⁴⁶ na kwotę 42 239 tys. zł⁴⁷,
- zakupem pięciu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do obsługi bezemisyjnego transportu miejskiego na kwotę 26 199 tys. zł w ramach programu priorytetowego „Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny”⁴⁸,
- budową drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Dębowej szacunkowy koszt 862 tys. zł,
- budową i przebudową sieci tramwajowej wraz z zakupem czterech tramwajów w Grudziądzu⁴⁹.

(akta kontroli str. 342-406)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

⁴⁰ Do 2018 r. – 37 503 tys. zł, w 2019 r.-18 285 tys. zł.; w 2020 r.- 11 059 tys. zł, w 2021 r.- 27 543 tys. zł, w 2022 r. 54 126 tys. zł, w 2023 r. - 41 144 tys. zł,

⁴¹ Do 2018 r. – 29 929 tys. zł, w 2019 r.- 8 070 tys. zł.; w 2020 r.- 2 190 tys. zł, w 2021 r.- 13 248 tys. zł, w 2022 r. 26 190 tys. zł, w 2023 r. - 14 220 tys. zł, w 2024 r. – 879 tys. zł.

⁴² W 2023 r.

⁴³ Dalej: „NFOŚiGW”

⁴⁴ z funduszu NFOŚiGW

⁴⁵ M.in. kredyty krótkoterminowe na zapłatę podatku od towarów i usług dostawcom, zaciągane na okres około trzech miesięcy do momentu zwrotu przez Urząd Skarbowy.

⁴⁶ Działanie 3.2 Rozwój i usprawnienie mobilności miejskiej i podmiejskiej ZITy regionalne (nabór nr FEKP.03.02-IŻ.00-043/23)

⁴⁷ 35 903 tys. zł dofinansowanie z UE, 6 336 tys. zł. pochodzących z kredytu.

⁴⁸ forma pożyczki z NFOŚiGW. Wniosek przeszedł pozytywnie ocenę formalną i jest w trakcie oceny merytorycznej

⁴⁹ Podpisana została umowa na dokumentację projektową w wysokości 2 999 tys. zł.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą w zdecydowanej większości realizowano zadania zawarte w przyjętych dokumentach, w których ujęto działania mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego. Transport miejski na terenie Grudziądza był systematycznie rozwijany – tabor autobusowy został częściowo wymieniony na nisko i zeroemisyjny. W latach 2017-2019 oraz w 2021-2022 r. Grudziądz uczestniczył w Europejskim Tygodniu Mobilności, mieszkańcy korzystali z darmowej komunikacji miejskiej, nagradzano osoby korzystające z rowerów i hulajnóg. Dla podróżujących komunikacją miejską wprowadzone zostały nowe udogodnienia (aplikacje biletowe, płatność bezgotówkowa). Grudziądz jako najmniejsze miasto w Polsce dysponował czynną siecią tramwajową, która także została zmodernizowana, poprzez zakup nowoczesnych, częściowo niskopodłogowych tramwajów. Podejmował działania związane z realizacją inwestycji służących ograniczeniu ruchu w mieście – zwiększył długość dróg dla rowerów i pieszych, wprowadził strefę płatnego parkowania i strefy Tempo 30 oraz wybudował 12 stanowisk postojowych na parkingu typu „Bike&Ride”. Na realizację działań Urząd pozyskał dofinansowania z regionalnych i rządowych programów, przeznaczał środki z własnego budżetu lub finansował przedsięwzięcia z udzielonych pożyczek lub kredytów.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Bydgoszcz, 21 marca 2024 r

Kontroler
(-) Artur Gackowski
Główny specjalista
kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy
p.o. Dyrektor
(-) Tomasz Sobecki