



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.3.1.2024

Pan
Konrad Pokora
Prezydent Miasta Zduńska
Wola
Urząd Miasta Zduńska Wola
ul. Stefana Żółtnickiego 12,
98-220 Zduńska Wola

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/079 – Ograniczanie ruchu samochodowego w miastach.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Zduńska Wola ¹ , ul. Stefana Żółtnickiego 12, 98-220 Zduńska Wola
Kierownik jednostki kontrolowanej	Konrad Pokora, Prezydent Miasta Zduńska Wola ² , od 7 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, tj. do 20 lutego 2024 r.), 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 ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontrolerzy	1. Marcin Kuzan, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/10/2024 z 4 stycznia 2024 r. 2. Sylwia Piechota, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/13/2024 z 4 stycznia 2024 r. (akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Prezydent.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Prezydent podejmował działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w Mieście Zduńska Wola. W Urzędzie opracowano kilka dokumentów o charakterze planistyczno-strategicznym, uwzględniających działania ograniczające ruch samochodowy w Zduńskiej Woli, a ich najszerzy zakres przewidziano w przyjętej w 2020 r. „Strategii rozwoju elektromobilności Miasta Zduńska Wola do roku 2035”⁵. Zaplanowane działania wynikały ze zdiagnozowanych problemów i potrzeb występujących w Mieście, a mieszkańcom umożliwiono wzięcie udziału w ich ostatecznym kształcie. W planowanych przedsięwzięciach uwzględniono w szczególności potrzeby osób poruszających się transportem publicznym, rowerzystów, a także pieszych i poruszających się samochodami osobowymi. Miasto przy projektowaniu inwestycji dotyczących infrastruktury drogowej umożliwiało mieszkańcom wypowiedzenie się co do kształtu przestrzeni wokół przebudowywanych dróg miejskich oraz zastosowanych rozwiązań projektowych.

Realizowane w okresie objętym kontrolą działania w przedmiocie uspokojenia ruchu ulicznego z uwzględnieniem elementów ograniczających ruch samochodów oraz poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów znajdowały odzwierciedlenie w przedsięwzięciach zaplanowanych w dokumentach planistyczno-strategicznym. Dotyczyły one przede wszystkim rozwoju komunikacji miejskiej (zakup autobusów elektrycznych oraz systemu informacji pasażerskiej), modernizacji oświetlenia, przebudowy dworca kolejowego oraz budowy i przebudowy dróg, budowy ścieżek rowerowych i chodników.

Pozytywnie należy ocenić fakt podejmowania przez Prezydenta działań inwestycyjnych wspólnie ze Starostą Zduńskowolskim i Zarządem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dzięki współpracy ze Starostą w Zduńskiej Woli przebudowano drogi (będące w zarządzie powiatu zduńskowolskiego), które poprzez zastosowane rozwiązania stworzyły warunki do ograniczenia ruchu samochodowego w Mieście. Natomiast w wyniku współpracy z PKP S.A. przebudowano dworzec kolejowy w taki sposób, by zapewnić integrację różnych form transportu (zbiorowego miejskiego, indywidualnego, kolejowego).

Inwestycje realizujące koncepcje ograniczania ruchu samochodowego w mieście finansowane były ze źródeł zewnętrznych oraz środków własnych.

Urząd prowadził działania informacyjne i promocyjne mające wpływać na zmiany nawyków i zachowań dotyczących przemieszczania się po mieście, wykorzystując w tym celu stronę internetową Urzędu oraz media społecznościowe.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Przyjętej uchwałą nr XXVI/473/20 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 29 października 2020 r. w sprawie Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Zduńska Wola do roku 2035. Dalej: Strategia rozwoju elektromobilności lub Strategia.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły nierzetelnego sporządzenia Strategii – nie wyznaczono w niej bowiem skonkretyzowanych i sformułowanych jednoznacznie celów strategicznych, precyzyjnych, mierzalnych i określonych w czasie wskaźników niezbędnych do osiągnięcia celu oraz mierników rezultatu planowanych działań, co uniemożliwiało pełną ocenę skuteczności stopnia realizacji celów Strategii. Zastrzeżenie NIK budzi również nierzetelne, a także niezgodne ze stanem faktycznym sporządzanie rocznych raportów z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii rozwoju elektromobilności, w których nie ujmowano niektórych zrealizowanych zadań.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego
Opis stanu faktycznego	1.1. Głównym dokumentem – funkcjonującym w okresie objętym kontrolą – identyfikującym potrzeby ograniczania ruchu samochodowego oraz definiującym przedsięwzięcia niwelujące negatywne skutki wysokiego natężenia ruchu, promowanie alternatywnych form komunikacji oraz efektywnego systemu transportu publicznego była przyjęta w 2020 r. Strategia rozwoju elektromobilności. Zagadnienia dotyczące zagrożeń związanych z ruchem samochodowym w Mieście i ich ograniczaniu zostały uwzględnione również w: – „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Zduńska Wola na lata 2020-2023 z perspektywą na 2024-2027”⁷, – „Zmianie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Zduńska Wola, kierunki zagospodarowania, polityka przestrzenna”⁸ przyjętego w 2019 r. (akta kontroli str. 55-178, 353-479, 537-559) Wg stanu na dzień 20 lutego 2024 r. Urząd był na etapie procedowania innych dokumentów strategicznych, tj.: – „Strategii Rozwoju Miasta Zduńska Wola 2028+”⁹, który uwzględniał główne założenia ww. dokumentów strategiczno-planistycznych w zakresie ograniczania ruchu samochodowego. Prace nad dokumentem trwały od 2020 r., a ich zakończenie i

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Dalej: POŚ lub Program. Przyjęty uchwałą nr XXII/548/21 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 18 lutego 2021 r. w sprawie Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Zduńska Wola na lata 2020-2023 z perspektywą na 2024-2027 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

⁸ Dalej: Studium. Dokument został przyjęty uchwałą nr X/199/19 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Zduńska Wola. Studium jest dokumentem planistycznym sporządzanym dla całego obszaru miasta. Opracowanie spełnia funkcję wytycznych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które nie mogą naruszać ustaleń Studium.

⁹ Dalej: Strategia Rozwoju Miasta. W trakcie kontroli NIK Miasto było na etapie uzgadniania Projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Łodzi oraz z Łódzkim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

przedłożenie projektu Radzie Miasta przewidziano na marzec 2024 r.

- „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Sieradz – Zduńska Wola – Łask”¹⁰. W projekcie dokumentu¹¹ przewidziano m.in. przedsięwzięcia w zakresie rozwoju mobilności miejskiej i poprawy dostępności komunikacyjnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Sieradz – Zduńska Wola – Łask¹², obejmującego 10 jednostek samorządu terytorialnego¹³, którego Miasto było partnerem i członkiem. Przedsięwzięcia przewidziane do realizacji na obszarze Miasta były zgodne z założeniami projektu Strategii Rozwoju Miasta. Projekt zakładał, m.in. budowę dróg pieszo-rowerowych w Mieście, wymianę taboru publicznego na niskoemisyjny wraz z niezbędną infrastrukturą oraz cyfryzacją transportu miejskiego w Zduńskiej Woli oraz opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla każdej jst MOF¹⁴.

(akta kontroli str. 804-1103, 2049-2054)

Przygotowanie Strategii rozwoju elektromobilności powierzono w 2019 r. podmiotowi zewnętrznemu¹⁵, posiadającemu doświadczenie, m.in. w zakresie opracowywania koncepcji mobilności i transportu publicznego, planów transportowych, analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu. Brak ewidencji wpływu do Urzędu materiałów przekazanych przez Wykonawcę, dotyczących danych źródłowych wykorzystanych w opracowaniach oraz algorytmów obliczeń opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 15-54)

Informacja o przystąpieniu do opracowania dokumentu Strategii została opublikowana na stronie internetowej Miasta oraz przekazana sąsiadującym gminom i Staroście Zduńskowolskiemu celem dalszej publikacji. W oparciu o dokumenty programowe, raporty środowiskowe, dane statystyczne i analizy własne wykonawcy oraz konsultacje z mieszkańcami została przeprowadzona diagnoza potrzeb, problemów i szans rozwoju Miasta¹⁶. Włączenie mieszkańców na etapie diagnozy odbywało się poprzez przeprowadzone w okresie od 10 lutego do 2 marca 2020 r. badanie ankietowe¹⁷. W badaniu udział wzięły 103 osoby. Pytania ankietowe dotyczyły m.in.: preferencji mieszkańców w dziedzinie

¹⁰ Dalej: Strategia ZIT. W trakcie kontroli NIK projekt dokumentu został skierowany do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi celem zaopiniowania. Planowany termin zakończenia prac nad strategią i jej przyjęcia był na II kwartał 2024 roku.

¹¹ Za przygotowanie projektu strategii odpowiadało Miasto Sieradz.

¹² Miejski Obszar Funkcjonalny Sieradz-Zduńska Wola – Łask (dalej: MOF) został wyznaczony w sposób formalny w „Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2023” stanowiącej załącznik do Uchwały nr XXXI/414/21 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 6 maja 2021 r. W dniu 8 października 2021 r. podpisano porozumienie międzygminne w sprawie powołania Związku ZIT mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego MOF służącą realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2021 r. poz. 5966).

¹³ Dalej: jst.

¹⁴ W dniu 21 sierpnia 2023 roku podpisane zostało pomiędzy członkami MOF porozumienie w sprawie powierzenia Miastu Zduńska Wola przygotowania dokumentu. Realizacja przewidziana jest w 2025 r.

¹⁵ Umowa nr 908/SRM.F2WP/2019 z dnia 27 grudnia 2019 r.

¹⁶ Wyniki diagnozy, zidentyfikowane potrzeby i problemy zostały opisane w pkt 1.2. Wystąpienia pokontrolnego.

¹⁷ Formularz elektronicznej ankiety udostępniony został na stronie internetowej Miasta.

wyboru form transportu i przemieszczania się po Mieście, oczekiwań w zakresie funkcjonowania transportu publicznego o napędzie elektrycznym oraz kierunków rozwoju i działań Miasta w zakresie transportu i infrastruktury transportowej. Dobór opracowanych przez podmiot zewnętrzny pytań ankietowych był akceptowany przez Miasto¹⁸.

(akta kontroli str. 179-228)

Przed przyjęciem Strategii rozwoju elektromobilności, w okresie od 11 września do 2 października 2020 r. przeprowadzono konsultacje społeczne¹⁹ w formie spaceru badawczego²⁰, w którym udział wzięli przedstawiciele Miasta, Powiatowego Zarządu Dróg w Zduńskiej Woli, MPK, taksówkarze oraz mieszkańcy, oraz dwóch spotkań w formie webinarów²¹. Informacja o prowadzonych konsultacjach była publikowana na stronie internetowej Miasta oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie. Miasto udostępniło transmisję spotkania online, z możliwością zadawania pytań przez mieszkańców, na profilu na portalu społecznościowym. Zakres tematyczny spotkań obejmował zagadnienia dotyczące, m.in. przyszłości elektromobilności i możliwych źródeł finansowania, projektowanych założeń i celów Strategii, przewidzianych zadań oraz docelowych efektów ich realizacji. Interesariusze nie wnieśli uwag do prezentowanego projektu Strategii. Informacja o wynikach przeprowadzonych konsultacji nie została podana do publicznej wiadomości w formie i terminie przewidzianych w uchwale nr V/35/11 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych²², co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 229-283, 295-305, 317-330)

Poza konsultacjami społecznymi przeprowadzone zostało, za pośrednictwem platformy społecznościowej, spotkanie online z przedsiębiorcami, które dotyczyło wykorzystania samochodów elektrycznych, możliwych źródeł finansowania elektromobilności oraz możliwości połączenia stacji ładowania pojazdów z instalacją fotowoltaiczną. Konspekt materiałów edukacyjnych dotyczących elektromobilności został również przekazany do szkół podstawowych.

(akta kontroli str. 284-294, 306-316)

Problemy związane z uciążliwością systemu komunikacyjnego w Mieście zostały zdiagnozowane również w przyjętym w 2021 r.

¹⁸ Przy udziale Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o., dalej: MPK.

¹⁹ Zarządzenie nr 313/20 Prezydenta Miasta Zduńska Wola z dnia 28 sierpnia 2020 r. w sprawie uruchomienia procesu konsultacji społecznych w związku z opracowaniem „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Zduńska Wola do roku 2035”.

²⁰ W dniu 18 września 2020 r. Plan spaceru zakładał poruszanie tematów tj.: „samochody – piesi – rowerzyści – czy starczy miejsca dla wszystkich? Bezpieczeństwo na głównych ulicach miasta”, „Czy elektryczność to przyszłość? – rozmowy z mieszkańcami – zebranie opinii”, „Strefa płatnego parkowania jako remedium na niedobór miejsc parkingowych – wady, zalety, skutki wprowadzenia strefy w innych miastach”. Spacer prowadzony był według przygotowanego scenariusza, zakładającego umożliwienie mapowania konkretnych miejsc i elementów wymagających interwencji, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa drogowego w mieście oraz usytuowania stacji ładowania pojazdów.

²¹ Spotkania online na platformie społecznościowej w dniach 11 i 24 września 2020 r.

²² Zmienionej uchwałą nr VI/47/11 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 24 lutego 2011 r. zmieniającej uchwałę w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych. Dalej: uchwała w sprawie konsultacji społecznych.

Programie Ochrony Środowiska. Przygotowanie dokumentu Miasto zleciło w 2020 r. podmiotowi zewnętrznemu, posiadającemu stosowne doświadczenie. Źródłem informacji do Programu były dane pochodzące z dokumentów udostępnianych przez wyspecjalizowane jednostki zajmujące się ochroną środowiska²³ oraz dane pozyskane z Urzędu. Dokument w okresie od 19 listopada 2020 r. do 10 grudnia 2020 był udostępniony do wglądu na stronie internetowej Miasta w celu umożliwienia osobom zainteresowanym składania wniosków, zastrzeżeń i uwag²⁴. Przyjęty POŚ zawierał analizę stanu środowiska naturalnego na terenie Miasta, na podstawie której określono cele, kierunki i zadania wynikające z zagrożeń i problemów dla poszczególnych obszarów interwencji. Dokonana w POŚ ocena stanu środowiska w obszarze ochrony klimatu i jakości powietrza oraz zagrożenia hałasem wskazywała na: [1] emisję liniową związaną z ruchem komunikacyjnym jako jedno z głównych zagrożeń zanieczyszczenia powietrza w Mieście. Największy wpływ na emisję liniową na terenie miasta Zduńska Wola przypisano przebiegającej przez teren Miasta drodze ekspresowa S8 i drodze wojewódzkiej nr 482; [2] coraz większe natężenie ruchu na drogach, stanowiące główne źródło hałasu na terenie Miasta.

(akta kontroli str. 343-479, 535-536)

Również w przyjętym w 2019 r. Studium²⁵ sformułowano w ramach dokonanej analizy istniejącego układu uliczno-drogowego²⁶ Miasta wnioski, które wskazywały m.in. na największe konflikty komunikacyjne kumulujące się w układzie śródmiejskim. Problemy te znalazły odzwierciedlenie w przyjętych w Studium kierunkach przekształceń i rozwoju systemu komunikacyjnego w Mieście, wskazujących na potrzebę modernizacji i wzbogacenia o nowe elementy istniejącego układu uliczno-drogowego m.in. poprzez: projektowaną południową obwodnicę Miasta; uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu; parkingi dla samochodów realizowane na obrzeżach śródmieścia, w tym realizację systemu odpłatności za miejsca postojowe w centrum. W oparciu o dokonane analizy i przyjęte kierunki zagospodarowania przestrzennego ustalone zostały zadania dotyczące, m.in.: budowy południowej obwodnicy śródmiejskiej, modernizacji i przebudowy dróg miejskich, budowy parkingów strategicznych i budowy ścieżek rowerowych.

(akta kontroli str. 537-562, 2250-2256)

Studium było podstawą opracowania zatwierdzanych przez Radę Miasta miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego²⁷, w których m.in. przewidziano i scharakteryzowano ulice ograniczonego (wyciszonego) ruchu samochodowego: [1] mpzp zawierały zapisy określające nakaz stosowania w ramach przestrzeni publicznych

²³ Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (WIOŚ), Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ), Urząd Marszałkowski, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ), dane statystyczne opracowywane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS).

²⁴ Nie zgłoszono uwag i wniosków do dokumentu.

²⁵ Zmianę Studium opracował zespół autorski Biura Gospodarki Przestrzennej Urzędu, Dział Miejska Pracownia urbanistyczna

²⁶ Który tworzyły: droga krajowa 8 droga ekspresowa klasy S, droga wojewódzka nr 482 - klasy GP, ulice powiatowe- klasy Z oraz układ ulic miejskich.

²⁷ Dalej: mpzp.

rozwiązań technicznych uwzględniających osoby ze szczególnymi potrzebami; [2] w ramach wskazanych w studium ulic ograniczonego (wyciszonego) ruchu drogowego Miasto sporządziło 14 mpzp uwzględniających te ulice. Plany miejscowe zawierały przede wszystkim zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacyjnego, w tym parametry dróg.

(akta kontroli str. 2066-2111)

W okresie objętym kontrolą, na zlecenie Miasta przeprowadzone zostały dwie analizy dotyczące ruchu drogowego w Mieście: [1] w grudniu 2023 r. wykonana została analiza ruchu drogowego w ramach planowanego zadania inwestycyjnego dotyczącego rozbudowy ulicy Moniuszki i ul. Murarskiej, będącej alternatywą dla odcinka drogi wojewódzkiej nr 482, ulice: Łaska i Łódzka²⁸. Wykonawca przeprowadził rozpoznanie możliwości równoważenia mobilności mieszkańców dla danego obszaru poprzez analizę stanu układu publicznej autobusowej komunikacji zbiorowej oraz możliwe kierunki jego rozwoju. Analiza wskazywała m.in. na możliwość spełnienia wymaganych ograniczeń po realizacji rozbudowy układu drogowego i wprowadzeniu linii autobusowej we wskazany korytarz, poprzez zaplanowanie lokalizacji nowego przystanku. Zadanie przewidziane było do realizacji w latach 2024-2025; [2] również w grudniu 2023 r. wykonany został pomiar ruchu drogowego na terenie miasta, w ramach pierwszego z trzech etapów planowanych prac nad układem komunikacyjnym miasta i jego modyfikacją.

(akta kontroli str. 611-654, 733-736, 2049-2054)

Jak wyjaśnił Prezydent, zaistniałe na przestrzeni lat zmiany w mieście, m.in. realizacja drogi ekspresowej S8, budowa łącznika pomiędzy drogą wojewódzką nr 482 a węzłem Zduńska Wola Wschód, plan przebudowy i zmian w organizacji ruchu drogi wojewódzkiej nr 482, a także nowe miejskie inwestycje drogowe wskazywały na potrzebę gruntowej analizy zaprojektowanego w studium układu komunikacyjnego i dokonania jego modyfikacji. Tym samym Miasto przystąpiło do opracowania dokumentu w ww. zakresie składającego się z trzech części:

- a) pomiaru ruchu drogowego na terenie miasta – etap zrealizowany w 2023 r.,
- b) wykonania modelu ruchu drogowego dla miasta - opracowany model, którego realizacja przewidziana została na 2024 r. będzie stanowił podstawową informację o ruchu drogowym oraz podstawę do podejmowania decyzji dotyczących realizacji bieżących zadań oraz planowania rozwoju systemu transportowego miasta;
- c) weryfikacji układu komunikacyjnego określonego w aktach planowania przestrzennego miasta, która będzie obejmować:

²⁸ Analizę przeprowadził podmiot zewnętrzny w związku z opracowaniem przez Miasto wniosku o dofinansowanie zadania, którego warunkiem otrzymania było m.in. spełnienie zastrzeżenia dotyczącego inwestycji drogowych realizowanych na obszarze miast, które nie mogły obejmować budowy nowych ani zwiększenia pojemności lub przepustowości istniejących dróg lub parkingów (wymóg nie dotyczył obwodnic i obiektów Park&Ride) i nie mogły się przyczyniać do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego w obszarach miejskich.

identyfikację i wykorzystanie dostępnych pomiarów ruchu i model ruchu drogowego oraz wykonanie na tej podstawie analiz i prognoz ruchu, weryfikację pokazanego w studium układu komunikacyjnego (w tym projektowanych korytarzy dróg), proponowane kierunki wyprowadzenia ruchu z centrum miasta, wykonanie prognoz ruchu drogowego wg ustalonych wariantów rozwoju systemu transportowego, rekomendację kierunków rozwoju systemu komunikacyjnego i transportowego miasta - realizacja tego etapu przewidziana została na rok 2024.

(akta kontroli str. 2036-2046, 2049-2054)

Dodatkowo, w okresie objętym kontrolą, mieszkańcy mieli możliwość podzielenia się swoimi oczekiwaniami co do kształtowania przestrzeni projektowanych dróg miejskich. W 2023 r. Miasto przeprowadziło pięć konsultacji społecznych dotyczących opracowywanych koncepcji budowy poszczególnych dróg miejskich. W trakcie otwartych spotkań mieszkańcy mogli wnosić uwagi i wnioski co do przewidywanych rozwiązań. Zgłaszane wnioski dotyczyły, m.in.: ustanowienia skrzyżowań równorzędnych dla całego osiedla, budowy wyniesionych tarcz skrzyżowań, wyniesionych przejść dla pieszych, przeniesienia ciągu pieszo-rowerowego na drugą stronę ulicy, usytuowania barierki naprzeciwko szkoły, wprowadzenia „strefy ograniczonej prędkości” z prędkością maksymalną do 30 km/h; wyznaczenia dodatkowych miejsc parkingowych, wprowadzenia zmian w zakresie zjazdów na posesje. Jak wyjaśnił Prezydent, konsultacje społeczne, co do zasady, przeprowadzane były przy projektowaniu dróg w ramach szerszego obszaru, tj. osiedla lub grupy dróg wzajemnie się krzyżujących. Mieszkańcy dowiadawali się nie tylko o geometrii przyszłej drogi z jej elementami, ale również o wprowadzanych elementach bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci np. wyniesionej tarczy skrzyżowania czy pierwszeństwa przejazdu na danej ulicy. Przy projektowaniu jednej drogi projektant odwiedzał wszystkich mieszkańców, uzgadniając z nimi dojścia do furtek i zjazdy. Mieszkańcy mogli wówczas zapoznać się z projektem zagospodarowania terenu i wnosić na bieżąco swoje uwagi. Dostawali również informacje, że koncepcja projektowa jest do wglądu w Urzędzie.

(akta kontroli str. 563-573, 2193-2212)

Ponadto od 2019 r. Miasto realizowało „Plan utwardzania dróg miejskich zlokalizowanych na terenie Miasta Zduńska Wola”²⁹. Plan określał cele inwestycyjne obejmujące budowę/przebudowę gminnych dróg o nawierzchni nieutwardzonej, wskazywał kryteria wyboru wraz z zestawieniem ulic. W ramach utwardzania przewidywano: pokrycie pasa drogi nawierzchnią betonową lub asfaltową oraz w uzasadnionych przypadkach, budowę odwodnienia, kanalizacji, chodników, oświetlenia itp. Dokument powstał przy współudziale społeczności lokalnej³⁰.

²⁹ Dalej: Plan utwardzania dróg miejskich.

³⁰ W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych pozyskano od mieszkańców propozycje kryteriów oceny dróg publicznych w celu stworzenia rankingu dróg priorytetowych do utwardzenia w granicach Miasta.

(akta kontroli str. 563-610)

W okresie objętym kontrolą, Miasto podejmowało współpracę z zarządcą dróg powiatowych zlokalizowanych na terenie administrowanym przez Miasto. Projekty przebudowy dróg powiatowych i infrastruktury towarzyszącej były uzgadniane przez Biuro Infrastruktury Technicznej Urzędu. Miasto brało również udział w konsultacjach społecznych organizowanych przez zarządcę, w trakcie których wniosło uwagi dotyczące prezentowanych rozwiązań, a także prowadziło korespondencję z zarządcą odnośnie składanych przez niego i innych interesariuszy uwag dotyczących inwestycji miejskich. Ponadto od 2018 r. Miasto aktywnie współpracowało z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Łodzi w zakresie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego zadania pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę”, którego realizacja rozpoczęła się w 2023 r. Przedstawiciele Urzędu uczestniczyli w prowadzonych radach technicznych, wspólnie ze Starostą Powiatu Zduńskowolskiego przedstawiano stanowiska i wnioski do uwzględnienia w projekcie ww. zadania.

(akta kontroli str. 740-803, 2193-2212)

1.2. Zidentyfikowane w Strategii problemy i potrzeby związane z ruchem samochodowym w Mieście stanowiły odpowiedź na dokonane ustalenia i wnioski³¹ w procesie diagnozy i dotyczyły głównie: [1] konieczności wymiany wyeksploatowanego taboru komunikacji miejskiej oraz przystosowania rozkładów jazdy oraz przystanków do rosnących oczekiwań pasażerów; [2] nadmiaru ruchu w centrum Miasta i potrzeby wypracowania rozwiązań pozwalających na przemieszczanie się, na krótkich odległościach, bez korzystania z samochodu osobowego; [3] braku kompleksowego charakteru istniejącej sieci rowerowej; [4] wymiany oświetlenia na zapewniające równomierne oświetlenie uczestników ruchu, w szczególności pieszych.

(akta kontroli str. 55-178)

W oparciu o problemy i niedobory komunikacyjne zdefiniowano trzy cele strategiczne, wraz z kierunkami działań: [1] cel I: elektromobilny i efektywny samorząd – cel ukierunkowujący działania Miasta Zduńska Wola na promowanie i wykorzystanie w swojej działalności pojazdów zero- i niskoemisyjnych; [2] cel II: elektromobilny mieszkanie, tj. mieszkanie, dla którego możliwość przemieszczania się nie jest uzależniona od posiadania własnego samochodu osobowego; [3] cel III: miasto przestrzeni dla ludzi – otwarcie przestrzeni dla ludzi, jako promowanie wszelkich działań w obszarze mobilności związanych z takimi pojęciami, jak: ciszej,

³¹ Wyniki przeprowadzonej diagnozy wskazywały m.in. na: [1] duże przepływy ludnościowe w Mieście związane z codziennym dojazdem do pracy lub szkoły - zarówno z gmin ościennych do centrum miasta, jak i z terenu Zduńskiej Woli do pobliskich miast: Łasku, Sieradza oraz Łodzi; [2] potrzebę przyjęcia rozwiązań komunikacyjnych uwzględniających zarówno krótkie podróże wewnątrzgminne, jak i skomunikowanie Miasta z lokalnymi miejscowościami – w szczególności z Łodzią, realizowanych poprzez punkty przesiadkowe umożliwiające dojazd do przystanku autobusowego i dalszą podróż komunikacją zbiorową (tzw. punkty bike&ride oraz park&ride); [3] rosnącą popularność funkcjonującego systemu roweru miejskiego i potrzebę kontynuacji rozbudowy ścieżek rowerowych stanowiących 18% długości wszystkich dróg na terenie miasta (stan na koniec 2019 r. - łącznie z drogami nieutwardzonymi, prowadzonymi poza obszarem centrum miasta o największym natężeniu ruchu).

wolniej, spokojniej, a więc związanych z narzędziami uspokojenia ruchu, ograniczeniem wjazdu samochodów do centrum miasta (poprzez utworzenie strefy płatnego parkowania), rozwijaniem innych (niż samochodowych) form komunikacji – roweru, hulajnogi, czy przemieszczania się pieszo.

Realizacji wyznaczonych celów przypisanych zostało 12 zadań³², z tego 10 – dotyczyło rozwoju komunikacji miejskiej i innych alternatywnych, w stosunku do samochodów, form przemieszczania się po mieście, bezpieczeństwa pieszych, uspokojenia ruchu oraz ograniczenia wjazdu do centrum Miasta, monitorowania zanieczyszczeń powietrza³³. Dla każdego zadania wskazano okres jego realizacji (w sześciu przypadkach został ustalony na lata 2021-2035, w dwóch na lata 2021-2025³⁴ i w dwóch na lata 2021-2030³⁵). Zadania te dotyczyły: [1] rozwoju zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej³⁶; [2] budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych; [3] modernizacji oświetlenia ulicznego; [4] utworzenia strefy płatnego parkowania; [5] zakupu systemu informacji pasażerskiej³⁷; [6] modernizacji przystanków; [7] rozbudowy systemu dróg rowerowych; [8] montażu bezpiecznych boksów rowerowych³⁸; [9] wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych³⁹; [10] rozbudowy systemu monitoringu powietrza.

Oczekiwanym rezultatem przyjętych działań było, m.in.: [1] zapewnienie zeroemisyjnej i przyjaznej środowisku, wygodnej i atrakcyjnej komunikacji miejskiej z pojazdami przystosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami, a w efekcie poprawa podejścia do komunikacji zbiorowej oraz zwiększenie liczby pasażerów; [2] zmniejszenie liczby samochodów w centrum miasta, uporządkowanie przestrzeni miejskiej oraz poprawa dostępności miejsc parkingowych w śródmieściu; [3] upowszechnienie komunikacji rowerowej uzupełniającej komunikację zbiorową, stworzenie bezpiecznej sieci wydzielonych z ruchu samochodowego ścieżek rowerowych.

W dokumencie ustalono 11 wskaźników do monitorowania postępów wdrażania Strategii bez jednoznacznego powiązania ich z poszczególnymi celami oraz zadaniami, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 55-178, 2262-2264)

Zdefiniowane w POŚ działania w kierunku ograniczenia uciążliwości systemu komunikacyjnego oraz podniesienia komfortu życia

³² Czterem zadaniom przypisano realizację celu drugiego i trzeciego, trzem zadaniom – realizację celu pierwszego, trzem zadaniom realizację celu drugiego, a dwóm zadaniom realizację celu trzeciego.

³³ Pozostałe dwa zadania dotyczyły zakupu zeroemisyjnych pojazdów do świadczenia usług publicznych, nowoczesnej architektury smart city.

³⁴ Modernizacja oświetlenia, rozbudowa systemu monitoringu powietrza.

³⁵ Stacje ładowania pojazdów elektrycznych, modernizacja przystanków.

³⁶ Niskopodłogowych, przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz ograniczeniami ruchowymi.

³⁷ Zadanie zakładało również m.in. możliwość wyposażenia tablic w system informacji głosowej podnoszący dostępność usług komunikacyjnych dla osób niewidomych oraz słabowidzących.

³⁸ Zadanie przewidywało montaż zamykanych boksów rowerowych przy przystankach przesiadkowych (jako tzw. centra bike&ride) oraz przy budynkach publicznych.

³⁹ Zadanie miało wspierać istniejący system wypożyczalni rowerów miejskich oraz przewidywało wprowadzenie nowych środków transportu osobowego (jednośladów) - hulajnóg, rowerów elektrycznych oraz skuterów elektrycznych.

mieszkańców miasta poprzez eliminację zagrożeń hałasem, stanowiły głównie uzupełnienie zadań ograniczania ruchu samochodowego w Mieście wyznaczonych w Strategii. Celem do osiągnięcia, określonym w POŚ w ramach tych działań było: spełnienie norm jakości powietrza atmosferycznego na terenie miasta oraz ograniczenie uciążliwości akustycznej dla jego mieszkańców⁴⁰. Wyznaczone zadania dotyczyły, m.in.: przebudowy dróg gminnych, realizacji planu utwardzania dróg miejskich, budowy zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego, zakupu autobusów elektrycznych, budowy ścieżek rowerowych, tworzenia zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w SIWZ uwzględniających m.in. budowę cichej nawierzchni i montaż ekranów akustycznych. Do każdego zadania przypisano jednostkę odpowiedzialną za wykonanie zadania, zaproponowano wskaźnik monitorowania, harmonogram realizacji oraz szacunkowe koszty i źródła finansowania oraz przypisano możliwe ryzyka, jakie wiążą się z realizacją danego zadania.

(akta kontroli str. 353-479, 2262-2264)

W 2021 r. został przeprowadzony audyt optymalizacji eksploatacyjnej oferty przewozowej MPK⁴¹, w wyniku którego rekomendowano, m.in. modyfikację tras niektórych linii oraz przebudowę obowiązujących rozkładów jazdy. W odpowiedzi na wyniki audytu, Miasto podjęło działania w zakresie dostosowania infrastruktury drogowej do proponowanych rozwiązań⁴².

Jak wyjaśniła Dyrektor Biura Infrastruktury Technicznej, pełne wdrożenie założeń koncepcji planowane jest na przełomie 2024/2025 roku.

(akta kontroli str. 1108-1249)

Ponadto potrzeby mieszkańców w zakresie odpowiedniej infrastruktury do poruszania się po Mieście realizowano w ramach planu utwardzania dróg o nawierzchni nieutwardzonej oraz poprzez umożliwienie im uczestniczenia w spotkaniach dotyczących koncepcji budowy poszczególnych dróg miejskich i wyrażania potrzeb i opinii w tym zakresie⁴³.

(akta kontroli str. 563-605)

Jak wyjaśnił Prezydent, dotychczas strategia transportowa nie była dokumentem obowiązującym. W Zduńskiej Woli problemy polityki transportowej nie występowały w stopniu, który by determinował potrzebę kompleksowych działań i rozwiązań. Niemniej jednak

⁴⁰ W POŚ wyznaczono cele i kierunki działań, sformułowano zadania i wskaźniki monitorowania realizacji zadań oraz wskaźniki monitorowania osiąganych celów. Wyznaczone cele miały natomiast charakter długookresowy, a ich realizacja i mierniki monitoringu skonkretyzowane zostały również poprzez zadania wynikające ze zidentyfikowanych problemów nie dotyczących systemu komunikacyjnego Miasta.

⁴¹ Audyt został przeprowadzony na zlecenie MPK.

⁴² M.in. opracowywana została dokumentacja projektowa przebudowy chodników na jednym z osiedli, uwzględniająca przedłużenie chodnika, z likwidacją dwóch miejsc parkingowych, na poczet przystanku autobusowego, przesunięcie słupa oświetleniowego znajdującego się na terenie oznaczonym jako chodnik (peron przystanku autobusowego).

⁴³ Szerzej opisano w pkt 1.1 Wystąpienia pokontrolnego.

Miasto podejmowało działania w kierunku poprawy polityki transportowej i zrównoważonej mobilności miejskiej, m.in. poprzez: opracowanie Strategii rozwoju elektromobilności, czy rozpoczęte przygotowania do opracowania zmian w Studium. Miasto sukcesywnie realizowało i realizuje inwestycje, które wpływały bądź będą wpływać na poprawę bieżących problemów komunikacyjnych. Wprowadzone rozwiązania, takie jak: budowa skrzyżowań o ruchu okrężnym, stref ograniczonej prędkości, budowa wyniesionych przejść dla pieszych, skrzyżowań z wyniesioną powierzchnią, budowa i przebudowa ciągów pieszych i ścieżek rowerowych są optymalne dla miasta. Ponadto w celu poprawy dostępności przestrzeni publicznej i ułatwieniu poruszania się osobom niepełnosprawnym, starszym i o ograniczonej sprawności ruchowej, przy przebudowie ciągów pieszych szczególnie w strefach zamieszkania, dokonywano punktowego obniżenia krawężników.

(akta kontroli str. 2036-2046)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Prezydent nie zapewnił wyznaczenia w Strategii rozwoju elektromobilności mierzalnych celów oraz wskaźników i mierników umożliwiających rzetelną ocenę stopnia osiągnięcia każdego z ustalonych celów i realizacji każdego z zadań. I tak:
 - a) cele strategiczne zostały określone w sposób ogólny, jako: elektromobilny i efektywny samorząd, elektromobilny mieszkaniowiec, miasto przestrzeni dla ludzi, dla których wyznaczono kierunki działań. Nie wskazano też sposobu pomiaru stopnia osiągnięcia każdego z ww. celów, co uniemożliwiało ocenę skuteczności ich realizacji,
 - b) zdefiniowane w dokumencie wskaźniki⁴⁴ dotyczyły monitorowania postępów wdrażania całej Strategii, a nie stopnia skuteczności konkretnego działania oraz stopnia osiągnięcia konkretnego celu. Wskaźnikom tym nie przypisano wartości liczbowych ani wielkości bazowej lub docelowej, przy czym jako pożądaną zmianę jego wartości w okresie obowiązywania Strategii wskazano „wzrost”,
 - c) dla czterech⁴⁵ z wyznaczonych 12 zadań nie zdefiniowano żadnego miernika oceny stopnia realizacji⁴⁶,
 - d) pomimo, że realizacja siedmiu zadań przewidywała osiągnięcie efektu ekologicznego w postaci redukcji emisji CO₂ do

⁴⁴ Liczba autobusów w komunikacji miejskiej zasilanych paliwem alternatywnym (CNG, LNG, wodorem lub energią elektryczną), liczba punktów ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta, liczba wybudowanych lub zmodernizowanych opraw oświetlenia ulicznego, liczba lamp oświetleniowych zasilanych odnawialnymi źródłami energii, liczba zmodernizowanych przystanków miejskich, długość ścieżek i dróg rowerowych, liczba pojazdów zeroemisyjnych (rowerów, hulajnóg, skuterów) dostępnych w systemie wypożyczalni miejskiej, liczba czujników powietrza znajdujących się w miejskim systemie pomiaru jakości powietrza, liczba eksploatowanych pojazdów zeroemisyjnych w jednostkach organizacyjnych, liczba pojazdów elektrycznych zarejestrowanych na terenie gminy, udział pojazdów elektrycznych w ogólnej liczbie zarejestrowanych pojazdów na terenie miasta.

⁴⁵ Tj.: strefa płatnego parkowania, system informacji pasażerskiej, bezpieczne boksy rowerowe, nowoczesna architektura smart city.

⁴⁶ Dziewięć z ww. wskaźników merytorycznie odpowiadało pomiarowi realizacji ośmiu zadań zdefiniowanych w Strategii.

atmosfery⁴⁷ w łącznej wysokości 1 580 MgCO₂, nie określono sposobu pomiaru jego wysokości.

(akta kontroli str. 55-178, 2262-2264)

Jak wyjaśnił Prezydent, konstrukcja Strategii pozwoliła na wyznaczenie kierunków działań jst, ale jednocześnie nie zamknęła katalogu działań, jakie mają być podejmowane. Podczas monitoringu pracownicy komórki odpowiedzialnej za dokument zauważyli braki w kwestii mierzalności pewnych działań i zastosowali tabelę, która w sposób jasny pozwalała na monitoring opracowania. Założono, że taka forma monitoringu nie wymaga aktualizacji dokumentu (tym bardziej, że strategię elektromobilności nie są dokumentem obowiązkowym). Monitorowane za pomocą tabeli dane dotyczą zarówno wskaźników zaproponowanych przez Wykonawcę opracowania, jak i opis postępu rzeczowego każdego z zadań. Wyjaśnił ponadto, że wskaźnikiem realizacji celów są poszczególne zadania, a oczekiwany efekt ekologiczny jest mierzalną wartością Strategii po okresie jej obowiązywania.

Wyjaśnił również, że niezamieszczenie w Strategii sposobu obliczania efektu ekologicznego wynikało z branżowej specyfiki danych w tym zakresie i konieczności zachowania prostoty Strategii, która jest adresowana do szerokiego ogółu odbiorców, najczęściej niespecjalistycznych w materii elektromobilności. Jej zamieszczenie zaburzałoby przejrzystość dokumentu, natomiast jest ona dostępna w dokumentacji pomocniczej.

(akta kontroli str. 2112-2129, 2213-2230, 2237-2242)

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że do sprawnego i skutecznego zarządzania, umożliwiającego mierzenie postępów i efektów, skuteczności zaplanowanych działań, konieczne jest – między innymi – definiowanie celów w dokumentach strategicznych w taki sposób, aby były one określone jednoznacznie, mierzalne, możliwe do osiągnięcia oraz umieszczone w konkretnym horyzoncie czasowym. Wskaźniki natomiast powinny być sformułowane w taki sposób, aby nie pozostawiały miejsca na luźną interpretację oraz, by można było liczbowo wyrazić stopień realizacji celu, lub przynajmniej umożliwić jednoznaczną „sprawdzalność” jego realizacji.

2. Prezydent, wbrew obowiązkowi określönemu w § 23 ust 1 uchwały w sprawie konsultacji społecznych, nie podał do publicznej wiadomości, informacji o wynikach konsultacji społecznych przeprowadzonych w okresie od 11 września do 2 października 2020 r. dotyczących treści procedowanej Strategii rozwoju elektromobilności, poprzez rozplakatowanie na tablicach ogłoszeń w miejscach zwyczajowo przyjętych, w tym w Urzędzie Miasta, a także poprzez zamieszczenie treści na stronie internetowej Urzędu. Przedmiotowa informacja ujęta została dopiero w treści przyjętej Strategii.

(akta kontroli str. 55-178, 229-251, 319-330)

⁴⁷ W Strategii przewidziano osiągnięcie efektu ekologicznego dla realizacji siedmiu zadań na łącznym poziomie 1 580 MgCO₂, w tym czterech zadań z dziesięciu badanych miało przyczynić się do redukcji 1 575 MgCO₂ (tj. zeroemisyjna komunikacja zbiorowa – 1 250 MgCO₂, stacje ładowania pojazdów – 7 MgCO₂, modernizacja oświetlenia – 233 MgCO₂, modernizacja przystanków – 41 MgCO₂, rozbudowa systemu dróg rowerowych – 39 MgCO₂, wypożyczalnia pojazdów zeroemisyjnych – 5 MgCO₂)

Jak wyjaśnił Prezydent, w czasie realizacji konsultacji społecznych Urząd wprowadził ograniczenia w związku z pandemią COVID-19. Pracownicy część zadań realizowali stacjonarnie, część w ramach pracy zdalnej.

(akta kontroli str. 2213-2230)

3. W Urzędzie nie dokonano rejestracji wpływu i nie zachowano przekazanych przez Wykonawcę materiałów dotyczących danych źródłowych wykorzystanych przy opracowaniu Strategii oraz algorytmów stosowanych obliczeń. Stanowiło to naruszenie postanowień § 39, 40 i 42 załącznika nr 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych⁴⁸.

(akta kontroli str. 15-48, 737-739)

Jak wyjaśnił Prezydent, dane zostały przekazane na płycie zgodnie z zapisami umowy, a pliki odbiorowe przesłane drogą elektroniczną. Podczas archiwizacji dokumentów papierowych płyta została odłożona w celu późniejszej archiwizacji i uległa zagubieniu podczas przeprowadzki do innego budynku. Dane załączone do wiadomości e-mail nie zostały odzyskane po awarii. Wpływ dokumentów nie został zarejestrowany w urzędzie, ponieważ materiały (płyta) zostały przekazane osobiście podczas podpisywania całościowego protokołu odbioru. W wyniku działania siły wyższej materiały te nie zostały zgromadzone i przechowywane w aktach sprawy.

(akta kontroli str. 2112-2127)

**OCENA
CZĄSTKOWA**

W okresie objętym kontrolą, Miasto posiadało dokumenty o charakterze strategiczno-planistycznym uwzględniające kwestie ograniczania ruchu samochodowego w Zduńskiej Woli. Ich opracowanie poprzedziła stosowna diagnoza, a interesariuszom zapewniono możliwość wzięcia udziału w konsultacjach na temat planowanych działań. W dokumentach tych zidentyfikowano kluczowe potrzeby i problemy, które znalazły odzwierciedlenie w zaplanowanych przedsięwzięciach niwelujących negatywne skutki wysokiego natężenia ruchu, uwzględniając przy tym potrzeby różnych grup użytkowników, w szczególności poruszających się transportem publicznym, a także pieszych i rowerzystów oraz poruszających się samochodami osobowymi. Pozytywnie należy ocenić podejmowane przez Miasto działania w zakresie prac nad układem komunikacyjnym Miasta i jego modyfikacją oraz umożliwienie mieszkańcom wyrażenia swoich opinii i oczekiwań co do kształtowania przestrzeni wokół przebudowywanych dróg miejskich. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły natomiast nieprecyzyjnie określonych w Strategii celów, bez wskazania sposobu pomiaru stopnia ich osiągnięcia, co uniemożliwiało pełną ocenę skuteczności ich realizacji. Wprawdzie określono wskaźniki monitoringu postępów wdrażania Strategii, jednak ich nie skwantyfikowano, nie podano wielkości bazowych i docelowych, oraz nie objęto nimi wszystkich zaplanowanych do realizacji zadań. Nie

⁴⁸ Dz. U. z 2011 r. Nr 14, poz. 67, ze zm., dalej: instrukcja kancelaryjna.

wskazano również sposobu pomiaru i weryfikacji przewidzianych efektów ekologicznych.

Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie nieopublikowania wyników konsultacji społecznych oraz niezarejestrowania i niezachowania przekazanych przez wykonawcę Strategii materiałów, nie miały wpływu na ocenę kontrolowanej działalności.

OBSZAR

2.Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście.

Opis stanu faktycznego

2.1. Charakterystyka zadań dotycząca ograniczania ruchu samochodowego oraz szeroko rozumianej mobilności miejskiej dotyczyła w zdecydowanej większości tematyki drogowej, w ramach której istotną kwestią była przyjęta w mieście organizacja ruchu. Projekt organizacji ruchu dla centrum miasta Zduńska Wola – Zasady organizacji ruchu zakładał utrzymanie priorytetu ul. Łódzkiej (droga wojewódzka nr 482) z poprawieniem przepustowości i likwidacją zagrożeń na odcinkach międzywęzłowych; uporządkowanie ruchu tranzytowego w kierunku północ-południe; ustalenie układu ulic o ruchu jednokierunkowym pod względem bezpieczeństwa; poprawienia bezpieczeństwa i usprawnienia ruchu przy obiektach użyteczności publicznej; sygnalizacji świetlnej; poprawy bezpieczeństwa, przepustowości i uspokojenia ruchu na centralnej ulicy miasta Łaska – Sieradzka; wprowadzenia i uporządkowania stref zakazu ruchu dla samochodów ciężarowych.

(akta kontroli str. 1333-1343)

Z zadań ujętych w Strategii rozwoju elektromobilności wykonano (bądź częściowo wykonano):

- zakupiono cztery autobusy elektryczne⁴⁹ wraz z budową stacji ładowania pojazdów – na podstawie umowy o dofinansowanie z 11 grudnia 2020 r. w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (RPO WŁ). Na realizację inwestycji MPK pozyskało 8 442,6 tys. zł,
- zakupiono kolejne dwa autobusy elektryczne oraz jedną dwustanowiskową ładowarkę, jedną mobilną ładowarkę warsztatową/techniczną oraz – dla prawidłowej obsługi taboru – zakupiono mobilną rampę (podest) do obsługi i serwisowania autobusów elektrycznych, na podstawie umowy⁵⁰ o dofinansowanie w ramach RPO WŁ. Zgodnie z umową MPK otrzymało dofinansowanie na realizację projektu w kwocie 4 358,1 tys. zł (całkowita wartość projektu 6 292,6 tys. zł),
- zainstalowano dwie nowe wiaty przystankowe bez modułów fotowoltaicznych (w Strategii przewidziano wiaty z modułami)

⁴⁹ Autobusy o pojemności 75 pasażerów, przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych - specjalna platforma wjazdowa dla wózków.

⁵⁰ Umowa o dofinansowanie projektu nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0001/22-00 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 z dnia 7września 2022 r.

za łączną kwotę 19,3 tys. zł. Dodatkowo na pięciu głównych przystankach funkcjonowały elektroniczne tablice przystankowe⁵¹. System dynamicznej informacji pasażerskiej w Zduńskiej Woli działał w oparciu o serwis internetowy <http://kiedyprzyjedzie.pl>. Dzięki niemu pasażerowie uzyskali dostęp do informacji o czasach rzeczywistych (tj. uwzględniając ewentualne opóźnienia) najbliższych odjazdów autobusów z dowolnego przystanku,

- na drodze gminnej wybudowano 0,44 km ścieżki rowerowej, w ramach realizacji zadania pn.: „Przebudowa ul. Jasnej”⁵². Realizacja tego zadania odciążała ruch na ulicy Złotej, która to ulica stanowiła jedyny dojazd z centrum miasta do osiedla domów jednorodzinnych „Złota”. W ramach inwestycji wykonano, m.in. jezdnię asfaltową o szerokości 6 m. ciągi piesze, ścieżkę rowerową (0,44 km). Wykonane w latach 2021-2023 zadanie dofinansowano ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zgodnie z umową Nr 61/G/2022 z dnia 20 kwietnia 2022. Wartość zrealizowanych robót wyniosła 3 382,5 tys. zł, w tym ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w wysokości 1 597,0 tys. zł oraz ze środków własnych – 1 785,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 1476, 1818-1883, 2260-2261)

Zrealizowane działania co do zasady uwzględniały potrzeby osób poruszających się publicznym transportem zbiorowym. Wg stanu na dzień 20 lutego 2024 r. pozostałe działania ujęte w Strategii rozwoju elektromobilności nie zostały zrealizowane, a żadnego z założonych celów nie osiągnięto. Określone w Strategii rozwoju elektromobilności działanie pn.: „Strefa płatnego parkowania” zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta zostało odłożone w czasie. Zgodnie z zapisami Strategii czas ten został określony do 2035 r., podobnie jak dla działania pn.: „Bezpieczne boksy rowerowe”. Natomiast realizację działania pn.: „Zeroemisyjne pojazdy do świadczenia usług publicznych” planuje się, zgodnie z harmonogramem na czas do 2030 r. Prezydent w wyjaśnieniach wskazał, że realizacja działania pn.: „Wypożyczalnia pojazdów zeroemisyjnych” została zrealizowana przez funkcjonujący w Zduńskiej Woli system wypożyczania rowerów w ramach Wojewódzkiego Systemu Rowerów Miejskich „Rowerowe Łódzkie”.

(akta kontroli str. 2260-2264, 2116-2127)

Zadania w ramach Strategii rozwoju elektromobilności realizowano zgodnie z założonym harmonogramem.

(akta kontroli str. 2128-2129)

Założenia POŚ także wpisywały się w koncepcję ograniczania ruchu samochodowego w mieście (stanowiły uzupełnienie lub powtórzenie zadań dotyczących ograniczania ruchu samochodowego w Mieście wyznaczonych w Strategii). Realizowane w ramach POŚ zadania skupiały się głównie na: przebudowie dróg gminnych, realizacji planu utwardzania dróg miejskich, budowy zintegrowanych węzłów

⁵¹ MPK (przed terminem objętym kontrolą – 2021 r.) zainstalował na pięciu głównych przystankach w mieście elektroniczne tablice przystankowe (pięć sztuk).

⁵² Zadanie to wpisywało się także w realizację POŚ.

multimodalnych, zakupie autobusów elektrycznych, budowie ścieżek rowerowych.

W ramach realizacji planu utwardzania dróg miejskich gruntowych (plan opracowany w ramach POŚ) ze 102 dróg wytypowanych w programie do przebudowy lub rozbudowy, w latach objętych kontrolą (2022-2024 do 20 lutego) zrealizowano 20 inwestycji o łącznej długości 5,9 km za 27 246,8 tys. zł.

Z zadań wynikających z POŚ realizowano również inwestycje drogowe dotyczące przebudowy dróg, w ramach których zastosowano rozwiązania sprzyjające ograniczaniu ruchu samochodowego głównie zmniejszające prędkość. Ponadto działania te uwzględniały potrzeby innych użytkowników ruchu takich jak pieszych, rowerzystów. I tak w ramach:

- przebudowy ul. Żurawiej, za kwotę 1 561,9 tys. zł wykonano m.in. 755 m jezdni o nawierzchni asfaltowej⁵³. Przed skrzyżowaniami wykonano rampy przejść dla pieszych o szerokości 4,0 m. Prędkość projektowa drogi 30 km/h. Wykonane roboty odebrano⁵⁴ w maju 2022 r. W identycznym standardzie wykonano zadanie pn.: „Przebudowa ul. Wspólnej”. Wybudowano 421 m. jezdni o szerokości 6 m. Na zakończone w kwietniu 2022 r. zadanie wydatkowano 856,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 1691-1752)

- Zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa ul. Nowy Świat” za umowną kwotę 870,5 tys. zł – przebudowano ulicę o długości 340 m w zakresie jezdni, chodników (jednostronny o zmiennej szerokości od 3,0 do 4,6 m) oraz zjazdów do posesji.

(akta kontroli str. 1753-1787)

- Zadania pn.: „Przebudowa ul. Lawendowej” za kwotę 938,5 tys. zł – na ulicy zorganizowano ruch instalując znak D-40 (strefa zamieszkania), który determinował prędkość do 20km/h, pierwszeństwo pieszych przed pojazdami oraz parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych. W ramach robót wykonano jezdnię z mieszanki mineralno-asfaltowej o długości 339 m, chodnik z betonowej kostki brukowej oraz miejsca postojowych, a także barierkę drogową ochronną⁵⁵ o długości 2,5 m.

(akta kontroli str. 1784-1817)

- Przebudowy ul. Opiesińskiej na łączną kwotę 837,7 tys. zł – wykonano, m.in. budowę nawierzchni ulicy z betonu asfaltowego o długości 151,4 m, budowę parkingów i zjazdów z posesji na drogę publiczną. W drugim etapie przebudowy ulicy za kwotę 382,2 tys. zł przebudowano m.in. 325,3 m. jezdni. W ramach organizacji ruchu na całej przebudowanej drodze ograniczono prędkość do 30 km/h.

(akta kontroli str. 1581-1650)

- Inwestycji dotyczącej budowy ul. Borowej ważnym aspektem było zwiększenie bezpieczeństwa pieszych m.in. poprzez budowę chodnika i progów zwalniających z kostki betonowej. W ramach inwestycji wybudowano 1,3 km drogi. Zadanie dofinansowano ze

⁵³ Wcześniej nawierzchnia gruntowa w obrębie skrzyżowań asfaltowa lub utwardzona płytami betonowymi.

⁵⁴ Protokół końcowy odbioru robót z dnia 18 maja 2022 r.

⁵⁵ Barierka U12 a.

środków Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. Wartość robót wyniosła 4 355,2 tys. zł, w tym ze środków Funduszu w wysokości 1 200,2 tys. zł, ze środków własnych – 3 155,0 tys. zł. W drugim etapie⁵⁶ wykonano w 2022 r. za kwotę 2 002,0 tys. zł, m.in. 636 m jezdni, chodnik z kostki betonowej bezfazowej oraz próg zwalniający⁵⁷. Prędkość projektowa drogi, to 30 km/h.

(akta kontroli str. 1651-1690)

- Zadania pn.: „Poprawa układu komunikacyjnego poprzez przebudowę dróg gminnych w Zduńskiej Woli” – zaplanowano przebudowę lub rozbudowę kilku dróg⁵⁸ oraz budowę pasażu pomiędzy ulicami Szymanowskiego a Dolną. W ramach zadania zaprojektowano także budowę pasażu pomiędzy ul. Szymanowskiego a ul. Dolną. Budowa pasażu zgodnie z dokumentacją projektową miała zapewnić komfortową i bezpieczną możliwość poruszania się wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz dostęp pojazdów uprzywilejowanych. W ramach budowy pasażu zaprojektowano część pieszą o parametrach drogi pożarowej o długości 134 m i szerokości 4,5 m z kostki betonowej. Kolejnym zamierzeniem inwestycyjnym w ramach przedmiotowego zadania była: „Rozbudowa u. Prostej wraz z przebudową ul. Szymanowskiego i Złotej. W ramach ww. zadania zaprojektowano nową jezdnię ul. Szymanowskiego o nawierzchni bitumicznej, chodnik o szerokości 2,0 m, ciąg pieszo-rowerowy po szerokości od 3,0 do 3,5 m. Zaprojektowano także wyniesione tarcze skrzyżowań z ulicami Staffa, Baczyńskiego i Iwaszkiewicza oraz wyniesiony wlot ul. Tuwima w ul. Szymanowskiego oraz rondo. Przejścia dla pieszych przystosowano dla osób z dysfunkcją wzroku oraz narządów ruchu poprzez obniżenie krawężników w świetle przejścia do wysokości 0,5 cm nad poziom jezdni oraz system oznaczeń TGSI – płyt wskaźnikowych polimerobetonowych barwy białej i żółtej o fakturze gazowanej i żebrowanej,
- w zakresie przebudowy ul. Mostowej⁵⁹ zaplanowano, m.in. wykonanie nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, chodników, parkingów i zjazdów. Zadanie do czasu zakończenia kontroli, tj. do 20 lutego 2024 r. nie zostało wykonane (w trakcie realizacji).

(akta kontroli str. 1818-1888)

Zadaniem realizującym założenia uspokojenia ruchu ulicznego z uwzględnieniem elementów ograniczających ruch samochodów oraz poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów była budowa nowej arterii w centrum miasta, która miała połączyć ulicę Stefana Żółtnickiego z ulicą Komisji Edukacji Narodowej. Droga ta miała znaczenie także pod względem komunikacyjnym, ponieważ pozwoliła na odciążenie centrum miasta, w tym pl. Wolności od samochodów (planowane zakończenie inwestycji 2024 r.). Inwestycja obejmowała wykonanie drogi⁶⁰ o łącznej długości 1,1 km, w tym

⁵⁶ Na odcinku od ul. Świerkowej do ul. Jodłowej.

⁵⁷ Na całej długości drogi zaprojektowano trzy progi zwalniające.

⁵⁸ Przebudowa ul. Prostej wraz z przebudową ul. Szymanowskiego i Złotej; przebudowa ul. Mostowej wraz z drogą dojazdową.

⁵⁹ Zamierzenie budowlane pn.: „Przebudowa ulicy Mostowej i przepustu na rowie melioracyjnym D-2 w Zduńskiej Woli.

wykonanie jezdni z betonu asfaltowego o szer. 5 m, ciągów pieszych i zjazdów z betonowej kostki brukowej po obu stronach jezdni oraz ścieżki rowerowej z asfaltobetonu po stronie południowej⁶¹. Miejsce połączenia dwóch odcinków drogi zaprojektowano jako wyniesione skrzyżowanie. W miejscach zatrzymania lub oczekiwania (na chodniku) ułożono prefabrykowaną betonową płytkę chodnikową STOP. Ponadto ułożono specjalne płytki w ilości 33 m² z przeznaczeniem dla osób niepełnosprawnych⁶². Przewidywana wartość inwestycji⁶³ to 8 000,00 tys. zł, w tym dofinansowanie z programu Polski Ład w wysokości 7 600,00 tys. zł i wkład własny w wysokości 400,00 tys. zł (5%).

(akta kontroli str. 1378-1392, 1509-1512, 1535-1580)

Kolejnym zadaniem realizującym założenia POŚ była przebudowa dworca PKP⁶⁴ – zadanie dotyczące przebudowy dworca kolejowego⁶⁵ w Zduńskiej Woli wraz z zagospodarowaniem terenu przyległego było realizowane na podstawie umowy partnerskiej zawartej w dniu 6 marca 2019 r. pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Miastem Zduńska Wola w sprawie przygotowania i realizacji projektu w ramach RPO WŁ⁶⁶. Wkład Miasta w projekt, zgodnie z umową wynosił 5 094,8 tys. zł. W ramach zadania wykonano przebudowę układu komunikacyjnego, tj. przebudowę dróg dojazdowych i chodników, wybudowano parking dla samochodów osobowych (74,1 m²) wraz z drogą manewrową, a także zadaszono miejsca postojowe dla autobusów (176,8 m²) oraz zatokę autobusową i parking dla samochodów osobowych kiss&ride (176,8 m²).

(akta kontroli str. 1393-1455)

Pozostałe działania ujęte w POŚ (wg stanu na 20 lutego 2024 r.) były w trakcie realizacji, głównie z uwagi na okres realizacji POŚ wyznaczony do 2027 r.

⁶⁰ Decyzja Starosty Zduńskowolskiego AB.6740.2.4.2020 nr 4.2020 z dnia 2 października 2020 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

⁶¹ Projekt obejmował ponadto: wykonanie bufora z betonowej kostki brukowej, budowę oświetlenia ulicznego, przebudowę sieci wodociągowej, budowę kanalizacji deszczowej i sanitarnej, budowę sieci gazowej.

⁶² Wypustki płytek, odczuwalne pod obuwie, miały na celu ułatwienie osobom niewidomym i niedowidzącym zachowanie ostrożności w poruszaniu się po terenie miasta.

⁶³ W dniu 9 maja 2022 r. podpisano umowę nr 318/IM/2022 na realizację budowy przedmiotowej drogi. W umowie ustalono wynagrodzenie ryczałtowe w wysokości 7 467,7 tys. zł. (7 905,2 tys. zł – po zmianach wprowadzonych aneksami) Aneks nr 1 z dnia 24 listopada 2022 r. zwiększono wynagrodzenie wykonawcy do 7 564,9 tys. zł, tj. o 97,1 tys. zł. Aneks nr 2 z dnia 5 lipca 2023 r. zwiększono wynagrodzenie wykonawcy do 7 905,2 tys. zł (to jest o 340,3 tys. zł.). W trakcie realizacji zadania stwierdzono konieczność wykonania robót dodatkowych polegających na wykonaniu wzmocnienia istniejącego podłoża w części środkowej dróg gruzem betonowym grubości 30 cm z wykonaniem warstw podsypki z pospółki w miejscu wybranego gruntu niebudowlanego. Aneks nr 3 z dnia 28 listopada 2023 r. wprowadzono z uwagi na otrzymania zwiększonej kwoty dofinansowania z Programu Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, w związku powyższym kwotę zwiększonego dofinansowania w wysokości 321,4 tys. zł wprowadzono aneksem na sfinansowanie robót dodatkowych (wynagrodzenie ryczałtowe w wysokości 7 905,2 tys. zł nie uległo zmianie. Aneks nr 4 z dnia 7 grudnia 2023 r. zmieniono termin wykonania umowy z 19 miesięcy do 19 miesięcy i 11 dni. Aneks nr 5 z dnia 20 grudnia 2023 r. zmieniający – wydłużający termin zakończenia robót do 23 miesięcy.

⁶⁴ Dla spełnienia warunku ograniczenia ruchu samochodów w mieście obok dostosowania infrastruktury kolejowej i miejskiego transportu zbiorowego konieczna jest także m.in. odpowiednia częstotliwość kursowania, odpowiadająca potrzebom siatki połączeń bezpośrednich, brak ograniczeń godzinami kursowania oraz właściwe zsynchronizowanie rozkładu jazdy kolei i autobusu miejskiego.

⁶⁵ Zadanie częściowe nr 2: „Przebudowa budynku dworca kolejowego wraz z rozbiórką części budynku, budowa zadaszonego przejścia na perony, budowa wiaty na autobusy i wiaty przystankowej, przebudowa układu komunikacyjnego w obrębie budynku, budowa zewnętrznej instalacji elektrycznej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej.

⁶⁶ Oś priorytetowa III – Infrastruktura Transportowa, Działanie III.4 – Transport Kolejowy dla projektu pn.: „Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego”.

(akta kontroli str. 2260-2264)

Miasto realizowało także zadania, które w mniejszym stopniu wypełniały założenia Strategii i POŚ, ale były istotne z punktu widzenia usprawnienia ruchu pieszych oraz zwiększenia ich bezpieczeństwa w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów użyteczności publicznej (szkoły). W kwietniu 2022 r. odebrano do użytkowania zadanie pn.: „Przebudowa przejścia dla pieszych przy Zespole Szkół im. Marii Grzegorzewskiej w Zduńskiej Woli”, na które wydatkowano środki w wysokości 77,5 tys. zł. Zadanie to polegało na wyniesieniu tarczy skrzyżowania⁶⁷, które miało na celu redukcję prędkości ruchu kołowego. Nawierzchnia dojeżdżających do przejść dla pieszych została wymieniona na żółte płyty betonowe z zastosowaniem fakturowych oznaczeń nawierzchni dla osób z dysfunkcjami wzroku.

(akta kontroli str. 1344-1363)

Obok zadań inwestycyjnych zrealizowanych w latach 2022-2024, Miasto zaplanowało też inne prace budowlane, w których uwzględniono rozwiązania ograniczające ruch samochodowy (do dnia 20 lutego 2024 r. prac nie rozpoczęto). Analiza dokumentacji technicznej czterech inwestycji wykazała, że:

- w zadaniu pn.: Przebudowa ul. Brzozowej, Strzeleckiej i Szpakowej w Mieście Zduńska Wola uwzględniono wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h oraz zastosowanie wyniesionych skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu,

(akta kontroli str. 1522-1526)

- w realizacji budowy parku przy ul. Sieradzkiej zaplanowano budowę alejek parkowych o szerokości 3 m. wraz z budową mostu nad rzeką Pichną, które w założeniach miały łączyć ulicę Sieradzką (droga powiatowa) z ulicą Kaczą, co miało się przyczynić do usprawnienia i poprawy dostępności dla pieszych i rowerzystów terenów po obu stronach rzeki. Szacowany koszt budowy parku przy ul. Sieradzkiej⁶⁸ to 3 250,0 tys. zł,
- Biuro Inwestycji Miejskich zleciło w latach 2021 - 2023 opracowanie dokumentacji projektowej na przebudowę południowej części pl. Wolności wraz z pasem drogowym i skrzyżowaniem z ulicami Łaską i Kościelną⁶⁹. Projekt: Zielona transformacja śródmieścia miasta – przebudowa Placu Wolności w celu uspokojenia ruchu w centrum Zduńskiej Woli zakładał nowe zagospodarowanie terenu wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Jednym z założeń było poszerzenie części pieszej Placu Wolności (płd. części) z 4,75 m do szerokości 10 m, zwężenie części

⁶⁷ Wyniesienie skrzyżowania z przejściami dla pieszych wykonane zostało według typu liniowego progu zwalniającego płytowego U-16b o ograniczeniu prędkości najazdu 24+30 km/h. Obustronne najazdy długości 1,5 m, wysokość progu 0,1 m. Na progu wymalowano oznakowanie poziome grubowarstwowe typu P-10 i P-25. W odległości 1,0 m od krawędzi progu, na jezdni asfaltowej przyklejono punktowe elementy odbłaskowe barwy białej.

⁶⁸ Zadanie inwestycyjne zostało ujęte budżecie Miasta na 2024 r w kwocie 2 845,6 tys. zł. Miasto uzyskało na realizację zadania dofinansowanie ze środków Wojewódzkiego Funduszu ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) w formie pożyczki w kwocie 348,1 tys. zł oraz dotacji w kwocie 522,1 tys. zł. Dla kompleksowego zagospodarowania terenu wokół projektowanego parku, na zlecenie Miasta wykonano dokumentację projektową dotyczącą rozbudowy ul. Kaczej (od ul. Krótkiej do ul. Wiejskiej) o wartości kosztorysowej (wg. stanu na 2021 r.) 3 681,9 tys. zł oraz od ul. Grzybowej do ul. Prostej o wartości kosztorysowej 8 540,8 tys. zł.

⁶⁹ Starosta Zduńskowolski zatwierdził projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno – budowlany oraz udzielił pozwolenia na budowę - decyzja Starosty Zduńskowolskiego AS.6740.1.293.2022 nr 364.2022 z 21 września 2022 r.

jezdnej z 9,5 m do 3,5 m. Wszystkie ciągi piesze wokół ronda oraz w kierunku ul. Juliusza zaprojektowano jako ciągi pieszo-rowerowe. Zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu parametry oraz rozwiązania zastosowane w odniesieniu do obiektu budowlanego umożliwiać miały komfortowe i bezpieczne poruszanie się osób niepełnosprawnych ruchowo oraz z dysfunkcją narządu wzroku. W zakresie barier architektonicznych obniżono wszelkie elementy oporowe do wysokości maksymalnej 0,5 cm – w szczególności w miejscach takich jak przejścia dla pieszych. W zakresie osób niewidomych i niedowidzących przewidziano oznaczenia wskaźnikowe. Urząd złożył wniosek o dofinansowanie przedmiotowej inwestycji w ramach programu Polski Ład na kwotę 8 000,00 tys. zł, w ramach którego otrzymał dofinansowanie w wysokości 7 600,00 zł, wkład własny wyniósł 400,00 tys. zł. Przewidywany termin zakończenia inwestycji, to 30 listopada 2025 r.

(akta kontroli str. 1456-1475, 1509-1521)

Obok stref z dużym natężeniem ruchu ulicznego w mieście istniały też ulice, w których nie odnotowywano dużego ruchu samochodowego, a mimo tego uczyniono je atrakcyjnymi dla mieszkańców, głównie poruszających się pieszo lub środkami transportu alternatywnymi do samochodu.

Projekt w ramach Budżetu obywatelskiego Zduńskiej Woli pt.: Zielona ulica Fabryczna – pierwszy woonef w Zduńskiej Woli polegał na rewitalizacji i przemianie ulicy Fabrycznej w zielony woonef, poprzez zmianę ulicy w trakt spacerowy z uspokojonym ruchem samochodowym i jednym poziomem jezdni bez chodników i krawężników (rozmycie granic pomiędzy chodnikiem a jezdnią) z uprzywilejowaniem pieszych. Projekt zakładał: zmianę organizacji ruchu, w którym pierwszeństwo będą mieli piesi i rowerzyści; wprowadzeniu elementów małej architektury i zieleni w celu uspokojenia ruchu na ulicy; urządzenie małego parku kieszonkowego z zielenią, małą architekturą, małym placem zabaw dla dzieci, oświetleniem.

W wyniku przebudowy ulica ma zostać przekształcona w ciąg pieszo-jezdny (droga jednokierunkowa) z projektową prędkością 20 km/h (wyznaczenie na ulicy strefy zamieszkania oznakowanej znakami D-40). Łączny koszt realizacji zadania, to 630.800,00 zł. Planowane zakończenie realizacji zadania – 19 marca 2024 r.

(akta kontroli, str. 1364-1378, 2040-2065)

Bardzo istotne w strukturze dróg przebiegających w granicach miasta Zduńska Wola stanowiły drogi powiatowe (w posiadaniu i zarządzie Starosty Zduńskowolskiego). Drogi te z uwagi na swoją kategorię stanowiły główne ciągi komunikacyjne w Mieście.

Jednym z działań dotyczących dróg powiatowych istotnych z punktu widzenia Miasta było podjęcie przez Radę Miasta Zduńska Wola w dniu 27 sierpnia 2020 r. uchwały⁷⁰ w sprawie udzielenia w 2021 i 2022 r. pomocy finansowej Powiatowi Zduńskowolskiemu w formie dotacji celowej do kwoty 1 017,1 tys. zł na zadanie inwestycyjne dotyczące przebudowy ciągu dróg powiatowych zlokalizowanych w Zduńskiej Woli, w zakresie realizacji zadań własnych powiatu.

⁷⁰ Uchwała nr XXIV/430/20 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 27 sierpnia 2020 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Zduńskowolskiemu.

Zadanie to obejmowało przebudowę dróg powiatowych w ciągu ul. Jodłowej, tj. przebudowę odcinka ul. Jodłowej o długości ok 1,3 km. w szczególności wykonanie drogi klasy Z⁷¹ o szerokości 6 m i dwóch pasach ruchu, przebudowę siedmiu skrzyżowań, wykonanie na całej długości odcinka ciągu pieszo – rowerowego o szerokości 2,5 m., wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w rejonie jednego skrzyżowania oraz aktywnych przejść dla pieszych w rejonie przystanków autobusowych, dodatkowo wykonano antyzatoki⁷² oraz autobusowe perony przystankowe. W miejscach, gdzie peron autobusowy usytuowany był po stronie ciągu pieszo-rowerowego wprowadzono rozdzielanie ruchu pieszych i rowerzystów, stosując ścieżkę rowerową i chodnik. Szacunkowa wartość całkowita zadania została określona na kwotę 10 870,9 tys. zł. Miasto zobowiązało się przekazać środki w wysokości 1 017,1 tys. zł, lecz nie więcej niż 50% wkładu własnego ogółem. Zadanie nie zostało w całości zrealizowane do dnia zakończenia kontroli.

(akta kontroli str. 1477-1508)

Drugim zadaniem, dla którego Rada Miasta Zduńska Wola udzieliła pomocy finansowej powiatowi było zadanie pn.: „Rozbudowa ciągu dróg powiatowych⁷³ ul. Łaska – ul. Świerkowa – ul. Jodłowa – ul. Staszica – ul. Spółdzielcza w Zduńskiej Woli odcinek Staszica – Spółdzielcza, w zakresie którego przyjęto uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej⁷⁴ Powiatowi Zduńskowolskiemu w 2023 r. w formie dotacji celowej do kwoty 235,0 tys. zł.

Inwestycja objęła 1 628 m dróg powiatowych. Szczegółowe warunki udzielenia pomocy finansowej oraz przekazania środków i ich rozliczenia zostały określone w umowie⁷⁵ zawartej pomiędzy Powiatem Zduńskowolskim a Miastem Zduńska Wola. W ramach przebudowy skrzyżowań zmieniono układ geometryczny wlotów, krawędzie jezdni wyokrąglono. Dodatkowo wykonano antyzatoki. Ciąg pieszo-rowerowy z betonowej kostki usytuowano wzdłuż całego odcinka przebudowanej drogi.

W okresie objętym kontrolą, na drogach powiatowych na terenie Miasta wybudowano łącznie 2,2 km ścieżek rowerowych.

(akta kontroli str. 1496-1508)

W Zduńskiej Woli, w okresie objętym kontrolą, istniało 12 stacji rowerowych, które łącznie obsługiwały w sumie 96 rowerów do wypożyczenia. Każda stacja składała się z 12 stanowisk. System roweru miejskiego wdrożono w ramach projektu partnerskiego Samorządu Województwa Łódzkiego i 10 gmin z województwa łódzkiego, który rozpoczął⁷⁶ się w 2017 r. Za realizację przedmiotu

⁷¹ Droga zbiorcza.

⁷² Element drogi w postaci wyznaczonego miejsca zatrzymania pojazdów transportu zbiorowego (w naszym przypadku autobusów, w miejscu zwężenia jezdni i poszerzenia chodnika. Antyzatoka budowana jest w celu uspokojenia ruchu samochodowego przy przystanku oraz zwiększenia powierzchni na wymianę pasażerów.

⁷³ Rozbudowa drogi powiatowej Nr 4925 E – ul. Staszica oraz drogi powiatowej Nr 4926 E ul. Spółdzielczej w Zduńskiej Woli. Rozbudowa obejmowała odcinek ul. Staszica, od ul. Wiosennej do ul. Spółdzielczej, w kilometrażu 0+862 do 1+559 oraz odcinek u. Spółdzielczej od ul. Leśmiana do ul. Karsznickiej w kilometrażu 0+000 do 0+931.

⁷⁴ Uchwała nr LXIII/940/23 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Zduńskowolskiemu.

⁷⁵ Umowa z dnia 27 lutego 2023 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej w formie dotacji celowej na realizację zadania pn.: „Rozbudowa ciągu dróg powiatowych ul. Łaska – ul. Świerkowa – ul. Jodłowa – ul. Staszica – ul. Spółdzielcza w Zduńskiej Woli: odcinek Staszica – Spółdzielcza”.

⁷⁶ Umowa Partnerstwa Nr 1/2017 z dnia 11 lipca 2017 r. dotycząca Przygotowania i Realizacji Projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, Oś priorytetowa III Transport, Działanie III.1 Niskoemisyjny Transport Miejski, Poddziałanie III.1.2

umowy⁷⁷ Zduńska Wola zobowiązała się zapłacić (w latach 2018-2024)⁷⁸ 2 258,56 tys. zł. W latach 2022-2023 łączna liczba wypożyczeń rowerów wyniosła 6 885 (w 2022 r. – 3 867 w 2023 r. – 3018).

(akta kontroli str. 1889-1943)

W zakresie działalności Miasta mającej wpływać na mieszkańców w przedmiocie zmiany nawyków i zachowań dotyczących przemieszczania się po mieście Urząd prowadził działania informacyjne wykorzystując stronę internetową oraz media społecznościowe Urzędu. W ten sam sposób informował mieszkańców o potrzebie wprowadzania ograniczeń z korzystania z samochodu na rzecz alternatywnych sposobów przemieszczania się po mieście

Jak wyjaśnił Prezydent, Miasto na oficjalnej stronie internetowej promowało „Dzień bez samochodu”, alternatywne możliwości przemieszczania się rowerem, w tym publicznym, informowało o aktywności mieszkańców uczestniczących w rywalizacji „Rowerowej Stolicy Polski”, informowało o zmianach i możliwościach korzystania z transportu kolejowego, jak i o zachodzących zmianach w taborze publicznym będącym w zasobach MPK. Dodatkowo Miasto promowało korzystanie z wymienionego taboru niskoemisyjnego poprzez swoją stronę internetową oraz posty na portalu facebook. Ponadto w dniu 5 maja 2023 r. na stronie internetowej pod adresem <https://nasze.fm/news,43988> ukazał się artykuł pt. „Kupiliśmy elektryczne autobusy” oraz w dniu 15 maja 2023 r. na stronie internetowej pod adresem <https://nasze.fm/news,44047> ukazał się kolejny artykuł pt. „Autobusy elektryczne już wożą zduńskowolan”.

(akta kontroli str. 2116-2127)

2.2 Na terenie administracyjnie wyznaczonego miasta, zgodnie z informacjami uzyskanymi od zarządców poszczególnych kategorii dróg w Zduńskiej Woli według stanu na koniec 2023 r. było 163,1 km dróg; 9,1 km dróg dla pieszych; 24,0 km dróg dla pieszych i rowerów; 8,7 km dróg dla rowerów; 13 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną; sześć skrzyżowań o ruchu okrężnym; pięć skrzyżowań z wyniesioną powierzchnią i przejściem dla pieszych; 36 przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, w tym 27 z sygnalizacją, na których zielone światło dla pieszych zapala się po naciśnięciu przycisku lub po wykryciu zbliżającego się pieszego; W Zduńskiej Woli było ponadto 12 przejść dla pieszych z wyniesioną powierzchnią oraz 20 doświetlonych przejść dla pieszych.

(akta kontroli str. 1952-1969, 1981-1987, 1993-1994...)

Liczba km dróg zarządzanych przez Prezydenta kształtowała się następująco: w 2013 r. w Zduńskiej Woli było 117,8 km dróg gminnych, w 2018 r. liczba ta wzrosła o 0,77 km, aby w 2023 r. osiągnąć 119,63 km (wzrost o 1,06 km). Przyrost chodników podawany w m² w okresach pięcioletnich począwszy od 2013 r. wynosił odpowiednio: 166 726, 178 466 (wzrost o 7%) oraz 199 773

Niskoemisyjny Transport Miejski dla Projektu „Integracja różnych systemów transportu zbiorowego poprzez rozbudowę węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim” nazwa marketingowa „Rowerowe Łódzkie”.

⁷⁷ Na zasadach określonych w umowie, Wykonawca zobowiązał dostarczyć, w tym wytworzyć i przenieść na Zamawiającego prawo własności przedmiotu umowy.

⁷⁸ Za realizację etapu II: 352 500,00 zł. Za roczną eksploatację w 2018 r. – 8 824,33 zł; w 2019 r. – 317 676,72 zł; w 2020 r. – 317 676,72 zł; w 2021 r. – 317 676,72 zł; w 2022 r. – 317 676,72 zł; w 2023 r. – 317 676,72 zł; w 2024 r. – 308 852,07 zł.

(wzrost o 11,9%). W analizowanych latach zwiększyła się także wyrażona w km liczba dróg dla rowerów: w 2013 r. dróg takich było 5,15 km, w 2018 r. – 7,84 km, a w 2023 r. – 7,88 km.

(akta kontroli str. 1981-1987)

Na terenie Zduńskiej Woli Policja i Straż Miejska ujawniły w 2022 r. łącznie 486 wykroczeń związanych z nieprawidłowym zatrzymaniem lub postojem pojazdów. W ramach tych wykroczeń zastosowano 391 pouczeń, wystawiono 82 mandaty karne oraz złożono 13 wniosków o ukaranie. W 2023 r. odnotowano spadek wykroczeń o 80,0%, tj. 270 wykroczeń, w tym 215 pouczeń, 47 mandaty oraz 13 wniosków o ukaranie.

Statystyka dotycząca kierującymi rowerami, motorowerami i hulajnogami wskazywała, że najczęściej kontrolowano kierujących rowerami, bo aż 768 razy w 2022 r., 841 razy w roku kolejnym i 21 razy w 2024 r. (do 26 stycznia). Użytkownicy motorowerów i hulajnóg elektrycznych kontrolowani byli 34 razy w 2022 r. oraz 30 razy w roku kolejnym. W styczniu 2024 r. nie przeprowadzono żadnej kontroli motoroweru ani hulajnogi elektrycznej. W ramach prowadzonych kontroli ww. jednośladów w okresie 2022-2024 udzielono 1 232 pouczenia, wystawiono 254 mandaty karne oraz skierowano do sądu 39 wniosków o ukaranie.

(akta kontroli str. 1970-1975)

Liczba zdarzeń drogowych w Zduńskiej Woli wynosiła 437 (w tym w obrębie przejścia dla pieszych lub chodnika, drogi dla pieszych – 39). W 2023 r. liczba wypadków zmalała o 2,8% do 425 (w tym w obrębie przejścia dla pieszych, chodnika – 32).

(akta kontroli str. 1944-1951)

Urząd nie posiadał danych liczbowych dotyczących długości chodników wyrażonych w [km].

Prezydent wyjaśnił, że nie posiadał ewidencji chodników w [km], a w zamian za to dysponował danymi wyrażonymi w [m²]. W takiej jednostce miary dane przekazywane były w corocznym sprawozdaniu o drogach publicznych do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wartość wyrażona w [m²] była zasadna pod względem kosztorysowania, zlecania remontów, budowy chodników i optymalna do pełnienia zadań zarządcy drogi.

(akta kontroli str. 2196- 2212)

W Urzędzie Miasta Zduńska Wola nie prowadzono ewidencji dróg gminnych w szczególności uwzględniającej: pasy ruchu z ograniczeniami w kategoriach pojazdów dopuszczonych do ruchu [km]; miejsca parkingowe; miejsca parkingowe w pasie dróg publicznych (ogółem); chodniki w ciągu dróg gminnych, na których dopuszczone jest parkowanie [km]; liczbę skrzyżowań równorzędnych.

Prezydent wyjaśnił, że nie posiadał takiej ewidencji i dotychczas nie było potrzeby pozyskiwania takich danych.

(akta kontroli str. 2196-2212)

W Urzędzie Miasta Zduńska Wola nie ewidencjonowano oraz nie gromadzono danych dotyczących dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych przebiegających przez teren miasta. W trakcie kontroli NIK Urząd wystąpił o przedmiotowe dane.

(akta kontroli str. 2014-2016)

Prezydent wyjaśnił, że ewidencjonowanie danych o drogach dotyczyło wyłącznie dróg będących w jego zarządzie oraz że nie gromadził i nie prowadził ewidencji danych dotyczących dróg zarządzanych przez innych zarządców.

(akta kontroli str. 2014-2016)

W Urzędzie nie gromadzono także danych dotyczących stężenia PM_{2,5} oraz NO₂ w powietrzu, które to wskaźniki mogły stanowić istotny element systemu/narzędzia obrazującego jakość powietrza w mieście.

Prezydent wyjaśnił, że manualna stacja pomiarowa zlokalizowana w Zduńskiej Woli dokonuje 24-godzinnego pomiaru pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym, jednak nie dokonywała pomiaru pyłu PM_{2,5} oraz NO₂. Miasto od 2018 r. prowadziło rozmowy z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska (dalej: GIOŚ) dotyczące zainstalowania automatycznej stacji pomiarowej. Jednak z uwagi na ograniczony budżet GIOŚ stacja nie została zainstalowana. Prezydent dodał, że nawet zakup przez Urząd stacji z własnych środków, nie zostałby włączony do systemu monitorowania powietrza GIOŚ, ze względu na wysokie koszty obsługi oraz utrzymania stacji. Ponadto, jak wskazał Prezydent, w Zduńskiej Woli istnieje monitoring powietrza. We współpracy z podmiotem komercyjnym zainstalowano sześć czujników jakości powietrza PM₁; PM_{2,5} oraz PM₁₀ (urządzenia/metody nieakredytowane).

(akta kontroli str. 2196-2212)

W kwestii identyfikowania potrzeb związanych z szeroko pojętym zagadnieniem ruchu kołowego, transportu oraz przemieszczania się po mieście wszystkich jego uczestników, a także opracowywania dokumentów strategicznych bez posiadania danych o drogach innych niż drogi gminne, Prezydent wyjaśnił m.in., że dokumenty strategiczne były opracowywane przez Miasto na podstawie posiadanej wiedzy i rozeznania potrzeb mieszkańców w zakresie komunikacyjnym, oceny stanu technicznego dróg gminnych i powiatowych w mieście, spotkań z mieszkańcami, składanych wniosków przez radnych Rady Miasta i mieszkańców, a także wniosków składanych przez zarządcę dróg powiatowych do miasta w kierunku poprawy stanu technicznego danej drogi jak i wsparcia finansowego na realizację konkretnej drogi powiatowej.

(akta kontroli str. 2014-2016)

Współpracę z innymi zarządcami dróg Prezydent ocenił jako poprawną i jako jej przykład podał działania podejmowane z Powiatem Zduńskowolskim – zarządcą dróg powiatowych przebiegających przez teren miasta.

(akta kontroli str. 2014-2016)

Od momentu wdrożenia Strategii rozwoju elektromobilności jej ewaluacja nie została przeprowadzona. Zgodnie z zapisem dokumentu rekomendowano jej monitorowanie w okresach pięcioletnich w formie raportu z wdrażania Strategii rozwoju elektromobilności.

Jak wyjaśnił Prezydent przewiduje się opracowanie trzech raportów. Pierwszy w 2025 r. za okres 2020-2025 i kolejne odpowiednio w 2030 r. i 2035 r.

(akta kontroli str. 2040-2065)

Monitorowanie Strategii rozwoju elektromobilności odbywało się także na bieżąco (w okresach rocznych). Z monitoringu tego wynikało, że zadania, które nie zostały zrealizowane mają termin realizacji nawet do 2035 r.

(akta kontroli str. 2260-2264)

Urząd przekazywał corocznie (21 stycznia 2021 r., 20 stycznia 2022 r., 9 stycznia 2023 r., 18 stycznia 2024 r.). raporty z utrzymywania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji przedsięwzięcia pn.: „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Zduńska Wola do roku 2035”. W Raportach rocznych sprawozdawano jedynie zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą pomijając realizację innych zadań, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 1251-1332)

Monitorowanie miejsc i zdarzeń niekorzystnie oddziałujących na mieszkańców, które wynikały z ruchu samochodowego dokonywane było poprzez system monitoringu wizyjnego miasta.

Prezydent wyjaśnił, że na terenie miasta było 86 punktów kamerowych, a systemem monitoringu wizyjnego obejmował główne ciągi komunikacyjne Miasta, tj. drogi wjazdowe i wyjazdowe z miasta, główne skrzyżowania i ronda, ciągi piesze. Obraz z kamer monitoringu wizyjnego pozwalał na bieżąco śledzić sytuację drogową na ulicach Miasta. Analizowanie, monitorowanie miejsc i zdarzeń niekorzystnie oddziałujących na mieszkańców i wynikających z ruchu samochodowego i podejmowanie stosownych działań odbywało się również podczas posiedzeń Komisji do spraw organizacji ruchu na drogach powiatowych, gminnych oraz w strefach zamieszkania na terenie powiatu zduńskowolskiego, która została powołana Zarządzeniem Starosty Zduńskowolskiego. W składzie Komisji zasiadali przedstawiciele Komendy Powiatowej Policji, Zarządcy dróg gminnych i powiatowych oraz organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

(akta kontroli str. 2116-2127)

Analiza i monitorowanie działań mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego, jak wyjaśnił Prezydent, dokonywane było na podstawie bieżących kontroli dróg oraz współpracy ze Strażą Miejską, zarządcą dróg powiatowych, Komendą Powiatową Policji, szczególnie w ramach działań Komisji do spraw organizacji ruchu na drogach powiatowych, gminnych oraz w strefach zamieszkania na terenie powiatu zduńskowolskiego.

(akta kontroli str. 2116-2127)

W Zduńskiej Woli nie wprowadzono nowoczesnych systemów zarządzania ruchem. Prezydent wyjaśnił m.in., że główne ciągi komunikacyjne na terenie miasta oraz te, które były najbardziej obciążone ruchem, stanowiły drogi powiatowe. Na skrzyżowaniach tych dróg znajdowały się sygnalizacje świetlne wyposażone w sygnalizator z odliczaniem do następnej zmiany świateł, co wpływało na upłynnienie ruchu. Na drogach gminnych, w celu usprawnienia ruchu ulicznego, stosowano rozwiązania polegające na budowie skrzyżowań o ruchu okrężnym.

(akta kontroli str. 2116-212)

2.3. W latach 2022-2024 (do 17 stycznia) Miasto Zduńska Wola na dziewięć zadań związanych z infrastrukturą drogową – wpisujących się w koncepcję ograniczenie ruchu samochodowego wydatkowało⁷⁹ kwotę 16 041,8 tys. zł, w tym w 2022 r. środki w wysokości 6 810,2 tys. zł, w 2023 r. – 9 231,6 tys. zł.

(akta kontroli str. 1364-1392, 1456-1475, 1509-1512, 1535-1580, 1651-1690, 1753-1817, 2055-2058)

Na zadania infrastrukturalne zrealizowane w ramach POŚ mające wpływ na ograniczenie ruchu samochodowego w latach objętych kontrolą wydatkowano łącznie 41 064,6 tys. zł.

(akta kontroli str. 2217-2230)

Z Rządowego Funduszu Polski Ład uzyskano dofinansowanie na trzy⁸⁰ inwestycje w wysokości 27 265,0 tys. zł, trzy⁸¹ kolejne inwestycje dofinansowano w kwocie 3 277,4 tys. zł z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Środki finansowe w wysokości 1 648,5 tys. zł pozyskano z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na dwie⁸² inwestycje dotyczące przebudowy przejścia dla pieszych i rozbudowy drogi gminnej. Natomiast budowa parku⁸³ wraz z przejściem nad rzeką tworząca alternatywę w poruszaniu się po mieście dla pieszych i rowerzystów dofinansowano ze środków WFOŚiGW w Łodzi w łącznej kwocie⁸⁴ 870,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 2059-2065)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Raporty roczne z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii rozwoju elektromobilności, przekazywanych do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej odpowiednio w dniach 21 stycznia 2021 r., 20 stycznia 2022 r., 9 stycznia 2023 r., 18 stycznia 2024 r. sporządzone były nierzetelnie. W raportach tych Urząd nie wykazywał bowiem zadań, które de facto zostały częściowo zrealizowane, tj.:

- budowy ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych;
- liczby wybudowanych lub zmodernizowanych opraw oświetlenia ulicznego;

co należy uznać jako działanie nierzetelne.

(akta kontroli str. 1251-1332)

⁷⁹ Następujące zadania: (1) Zielona transformacja śródmieścia miasta – przebudowa Placu Wolności; (2) Budowa nowej drogi od ul. Stefana Żółtackiego do ul. Komisji Edukacji Narodowej w Zduńskiej Woli; (3) Rozbudowa ul. Jasnej od ul. Mickiewicza do ul. Prostej; (4) Budowa ul. Borowej; (5) Poprawa układu komunikacyjnego poprzez przebudowę dróg gminnych w Zduńskiej Woli; (6) Przebudowa ul. Nowy Świat; (7) Przebudowa ul. Lawendowej; (8) Przebudowa ul. Opiesińskiej; (9) Zielona ul. Fabryczna – pierwszy wóznik w Zduńskiej Woli.

⁸⁰ Zadania: (1) Poprawa infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg gminnych w Zduńskiej Woli – dotyczy przebudowy ul. K. Szymanowskiego wraz ze skrzyżowaniem ulic Żółta-Prosta, ul. Prostej obejmującej odcinek od ul. Żółtej do skrzyżowania z ul. Wilczą oraz ul. Mostowej – kwota dofinansowania 12 065 000,00 zł; (2) Budowa drogi od ul. S. Żółtackiego do ul. Komisji Edukacji Narodowej w Zduńskiej Woli – kwota dofinansowania 7 600 000,00 zł; (3) Zielona transformacja śródmieścia miasta – Przebudowa Placu Wolności w celu uspokojenia ruchu w centrum Zduńskiej Woli – kwota dofinansowania 7 600 000,00 zł.

⁸¹ Zadania: (1) Przebudowa ul. Żurawiej – kwota dofinansowania 1 400 000,00 zł; (2) Przebudowa ul. Borowej – etap II – kwota dofinansowania 1 200 000,00 zł; (3) Przebudowa ul. Wspólnej – kwota dofinansowania 677 385,00 zł.

⁸² Zadania: (1) Przebudowa przejścia dla pieszych przy Zespole Szkół im. Marii Grzegorzewskiej w Zduńskiej Woli – kwota dofinansowania 51 504,00 zł; (2) Rozbudowa drogi gminnej ul. Jasnej w Zduńskiej Woli – kwota dofinansowania 1 597 032,00 zł.

⁸³ Przy ul. Sieradzkiej.

⁸⁴ Dotacja 522,1 tys. zł, pożyczka 348,1 tys. zł.

Prezydent wyjaśnił m.in., że w raportach w poszczególnych latach skupiliśmy się na zadaniach związanych głównie z transportem publicznym, a w kolejnych raportach uwzględnione zostaną również zadania zrealizowane częściowo.

(akta kontroli str. 2239-2242)

**OCENA
CZĄSTKOWA**

W okresie objętym kontrolą Miasto realizowało zadania wynikające ze Strategii rozwoju elektromobilności oraz z POŚ dotyczące ograniczania ruchu samochodowego oraz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zgodnie z przyjętym harmonogramem. Istotna w kontrolowanym obszarze była także realizacja szeregu inwestycji – nieobjętych dokumentacją planistyczno-strategiczną – związanych z budową, przebudową dróg w celu ograniczania i uspokojenia ruchu samochodowego, poprzez m.in. budowę wyniesionych tarcz skrzyżowań i przejść dla pieszych, a także budowę woonerfu i pasażu.

Pozytywnie należy ocenić fakt podejmowania przez Prezydenta działań inwestycyjnych wraz ze Starostą Powiatowym i Zarządem PKP S.A., dzięki którym powstałe inwestycje wpływały na ograniczenie ruchu samochodowego w Mieście oraz integrację różnych form transportu (indywidualnego i zbiorowego). Na większość inwestycji realizujących koncepcję ograniczania ruchu samochodowego Miasto uzyskało dofinansowanie. Urząd prowadził działania informacyjne i promocyjne mające wpływać na zmiany nawyków i zachowań dotyczących przemieszczania się po mieście wykorzystując do tego stronę internetową oraz media społecznościowe. Jako działanie nierzetelne należy ocenić brak wykazywania w rocznych raportach z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii rozwoju elektromobilności niektórych zrealizowanych zadań.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi NIK zwraca uwagę na zasadność zastosowania w dokumentach planistycznych zdefiniowanych docelowych wartości wskaźników i mierników. Sformułowanie celów i zadań dokumentu w sposób skonkretyzowany i realistyczny oraz zdefiniowanie wskaźników rezultatu w sposób mierzalny nadaje bowiem takim dokumentom wymiar planistyczny możliwy do wykorzystania także w bieżącym zarządzaniu. Natomiast program, który nie został opracowany we właściwy sposób pozostaje dokumentem ogniskującym się jedynie na analizie sytuacji społeczno-ekonomicznej, a także wyznaczeniu ogólnych kierunków działań. Ponadto NIK zwraca uwagę na konieczność przestrzegania instrukcji kancelaryjnej.

Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o niezwłoczne dokonanie korekty raportów rocznych z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w

wyniku realizacji Strategii rozwoju elektromobilności, w celu uwzględnienia w nich danych zgodnych z rzeczywistym postępowaniem realizacji przedsięwzięć objętych Strategią.

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 Łodzi. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania
uwag i wykonania
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Łódź, 11 marca 2024 r.

Kontrolerzy
Marcin Kuzan
Główny specjalista kontroli
państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi
p.o. Dyrektor
Piotr Walczak

.....
/podpisano elektronicznie/

.....
/podpisano elektronicznie/