



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.017.03.2022

Pan
Piotr Korytkowski
Prezydent Miasta Konina
Plac Wolności 1
62-500 Konin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/087 – Utrzymanie i rozwój miejskich sieci infrastruktury rowerowej

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Koninie (dalej: Urząd).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Korytkowski, od 21 listopada 2018 r. Prezydent Miasta Konina (dalej: Prezydent).
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.2. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2022 (I kwartał), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	Piotr Kręt, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/92/2022 z 16 maja 2022 r. Andrzej Milewski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/91/2022 z 16 maja 2022 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dz. U. 2022 r., poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna NIK pozytywnie ocenia działalność Urzędu w zakresie utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. W jednostkach organizacyjnych miasta Konina, które nadzorował Prezydent, wprowadzono czytelny podział obowiązków związanych z rozwojem oraz utrzymaniem prawidłowego stanu miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Dążono do zwiększania długości dróg rowerowych, monitorowano funkcjonowanie systemu konińskiego roweru miejskiego. Założenia związane z rozwojem infrastruktury rowerowej zawarto w uchwalonych przez Radę Miasta dokumentach strategicznych, których treść była w tym zakresie spójna. Na odcinkach dróg rowerowych, które poddano oględzinom, obowiązywała zatwierdzona stała organizacja ruchu. W okresie objętym kontrolą do Urzędu wpłynęła jedna petycja dotycząca budowy drogi rowerowej, na którą udzielono terminowej i merytorycznej odpowiedzi. Wydatki poniesione na rozwój infrastruktury rowerowej wykazywały trend wzrostowy w porównaniu do ogółu wydatków poniesionych na rozwój infrastruktury drogowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Monitorowanie i realizacja przyjętych w dokumentach strategicznych założeń związanych z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

Opis stanu faktycznego

1. Dokumentami strategicznymi, w których dla Konina przyjęto założenia związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, był *Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Konina*, obejmujący trzy okresy:

- od 27 kwietnia 2016 r. do 29 stycznia 2019 r.⁴,
- od 30 stycznia 2019 r. do 24 listopada 2020 r.⁵,
- od 25 listopada 2020 r.⁶

W dokumentach scharakteryzowano istniejącą infrastrukturę rowerową, przedstawiono wyniki badań ankietowych dla zobrazowania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Konina. Wynikało z nich, że ok. 11,5% ankietowanych używa roweru jako środka komunikacji. W ankietach wskazano na potrzebę zapewnienia spójności sieci rowerowej oraz wybór nawierzchni bitumicznej jako korzystniejszej dla rowerzystów niż kostka brukowa. W *Planie* rekomendowano wprowadzenie kontrapasów⁷ jako ułatwień dla rowerzystów oraz dopuszczenie ruchu rowerowego na buspasach. W *Planie* obowiązującym od 2020 r. zalecono wprowadzenie narzędzi monitorujących osiągnięcie zamierzonych celów związanych

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ 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.

⁴ Przyjęty uchwałą nr 318 Rady Miasta Konina z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina”.

⁵ Przyjęty uchwałą nr 48 Rady Miasta Konina z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina”.

⁶ Przyjęty uchwałą nr 450 Rady Miasta Konina z dnia 25 listopada 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina”.

⁷ Jednokierunkowe pasy ruchu dla rowerów wyznaczone na jezdni ulicy jednokierunkowej przeznaczone dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy.

z rozwojem infrastruktury rowerowej. Zaprezentowano możliwe mierniki obrazujące rozwój sieci rowerowej.

Tematyka rozwoju infrastruktury rowerowej znalazła się również w dokumentach strategii rozwoju Konina obejmującej okresy:

- od 27 maja 2015 r. do 21 stycznia 2020 r.⁸,
- od 22 stycznia 2020 r.⁹

W jednym z celów Strategii z 2015 r. przyjęto stworzenie systemu dróg rowerowych oraz wskazano, że *rozwój dróg rowerowych jest jednym z kluczowych czynników rozwoju Miasta*. W kolejnej Strategii z 2020 r., poza koniecznością budowy dróg rowerowych wskazano na istotność rozwoju systemu konińskiego roweru miejskiego. Drogi i stacje rowerowe uznano jako priorytetowe projekty rozwojowe.

W okresie objętym kontrolą uchwalono również *Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Konina*, który obowiązywał w okresie:

- 30 marca 2016 r. do 17 września 2019 r.¹⁰,
- 18 września 2019 r. do 23 czerwca 2020 r.¹¹,
- 24 czerwca 2020 r.¹² zaktualizowany 26 maja 2021 r.¹³

Przyjęte w kolejnych edycjach cele dotyczyły podejmowania działań polegających na zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla pochodzącego z transportu miejskiego, m.in. poprzez przebudowę ciągów pieszych na pieszo-rowerowe, modernizację infrastruktury przystankowej polegającą na budowie przystanków z bezpłatnymi parkingami rowerowymi typu *bike&ride*. Wskazano w nich również na zasadność budowy dróg dla rowerów na terenie Miasta.

Z kolei w przyjętym 25 listopada 2020 r.¹⁴ *Planie adaptacji do zmian klimatu dla miasta Konina* zaprezentowano społeczne inicjatywy, m.in. możliwość wykonania inteligentnego oświetlenia dróg rowerowych, aktywnego wyłącznie w chwili przejazdu.

(akta kontroli: str. 51-187)

2. W dniu 20 lipca 2015 r. Rada Miasta Konina przyjęła uchwałę¹⁵ o utworzeniu Zarządu Dróg Miejskich w Koninie¹⁶ jako jednostki organizacyjnej Miasta. Zgodnie ze statutem od 1 stycznia 2017 r. do zadań ZDM należało, m.in. utrzymanie nawierzchni dróg, chodników, ścieżek rowerowych, drogowych obiektów inżynierskich; urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogami, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Za oczyszczanie ulic w tym dróg rowerowych, parkingów, placów oraz chodników odpowiadał Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu¹⁷. Do zadań tego wydziału

⁸ Przyjęty uchwałą nr 109 Rady Miasta Konina z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie uchwalenia „Strategii Rozwoju Konina na lata 2015-2020”.

⁹ Załącznik do uchwały nr 293 Rady Miasta Konina z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie uchwalenia „Strategii Rozwoju Konina Plan 2020-2030”.

¹⁰ Przyjęty uchwałą nr 299 Rady Miasta Konina z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji zaktualizowanego „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Konina na lata 2014 - 2020”

¹¹ Przyjęty uchwałą nr 206 Rady Miasta Konina z dnia 18 września 2019 r. w sprawie przyjęcia do realizacji zaktualizowanego „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Konina na lata 2014 - 2020”.

¹² Przyjęty uchwałą nr 375 Rady Miasta Konina z dnia 24 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia do realizacji zaktualizowanego „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Konina na lata 2014 – 2020”.

¹³ Przyjęty uchwałą nr 547 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 2021 r. w sprawie przyjęcia do realizacji „Aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Konina na lata 2021 – 2024”

¹⁴ Załącznik do uchwały nr 446 Rady Miasta Konina z dnia 25 listopada 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Konina”.

¹⁵ Uchwała Nr 151 Rady Miasta Konina z dnia 20 lipca 2015 r. w sprawie utworzenia gminnej jednostki organizacyjnej – jednostki budżetowej pod nazwą Zarząd Dróg Miejskich w Koninie.

¹⁶ Dalej: ZDM lub Zarząd.

¹⁷ Na podstawie § 15 pkt 12 Regulaminu organizacyjnego obowiązującego od 5 lipca 2018 (załącznik do zarządzenia nr 9/2018 prezydenta miasta Konina z dnia 5 lipca 2018 roku w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędowi Miejskiemu w Koninie), prowadzenie spraw związanych z oczyszczaniem ulic, parkingów, placów, chodników i przystanków komunikacyjnych z wyjątkiem zimowego utrzymania należało

należało również koordynowanie zadań w zakresie utrzymania i zarządzania systemem wypożyczalni rowerów miejskich. W Urzędzie nie powołano stanowiska tzw. oficera rowerowego. Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta: *zadania dotyczące miejskiej infrastruktury rowerowej zostały podzielone między Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Koninie oraz Zarząd Dróg Miejskich w Koninie. (...) przepisy prawa nie obligują do utworzenia w strukturze Urzędu stanowiska oficera rowerowego.*

(akta kontroli: str. 506-507)

3. Urząd korzystał ze wskaźników zdefiniowanych w dokumentach strategicznych do monitorowania poziomu utrzymania i rozwoju miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Prezydent wyjaśnił, że: *monitorowanie i ocena realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina odbywa się między innymi poprzez analizę mierników ujętych w Planie. Szczegółowej analizie poddawane są następujące zagadnienia: liczba wypożyczeń rowerów publicznych (weryfikacja miesięcznych raportów dotyczących liczby klientów przystępujących do systemu Koniński Rower Miejski i liczby klientów występujących z tego systemu. Analizowane są również dane dotyczące liczby osób korzystających z roweru miejskiego – dane przekazuje podmiot zewnętrzny obsługujący wypożyczalnię (raporty miesięczne). Prezydent wskazał również, że: analizie poddawany jest parametr związany z długością tras rowerowych i w miarę posiadanych lub pozyskiwanych środków, podejmowane są działania zmierzające do wydłużenia dróg rowerowych. Jako miernik przyjęto również liczbę wypożyczonych rowerów miejskich. Urząd zlecił również przeprowadzenie weryfikacji efektu ekologicznego dla projektu *Ekologiczny Konin – Rozwój i Promocja Niskoemisyjnego Transportu Miejskiego*¹⁸. W opracowaniu zaprezentowano dane dotyczące spadku emisji dwutlenku węgla wynikające ze zmiany środka transportu, tj. samochodu osobowego na rower. Wskazano, że nastąpił spadek emisji CO₂ w ciągu roku (biorąc pod uwagę dni robocze i dni wolne od pracy) o 1,25 Mg CO₂/rok w związku z korzystaniem z ciągów pieszo-rowerowych.*

(akta kontroli: str. 185-186, 384-403)

4. Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta w Urzędzie przyjęto miernik związany ze zwiększaniem długości dróg rowerowych na terenie Miasta. Nie został on zdefiniowany określoną wartością, której osiągnięcie oznaczałoby jego spełnienie. Monitorowanie polegało na ustalaniu rocznego przyrostu długości dróg rowerowych i porównaniu go z rokiem poprzednim. W okresie objętym kontrolą długość dróg rowerowych ulegała systematycznemu zwiększaniu.

W przypadku roweru miejskiego, monitorowano wskaźniki dotyczące liczby wypożyczeń rowerów oraz czasu wypożyczeń. Prezydent wskazał, że: *jednym z ważnych czynników mających wpływ na zmniejszenie liczby wypożyczeń rowerów miejskich we wskazanym okresie był ogłoszony na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. Obecna umowa z podmiotem zewnętrznym na kompleksową obsługę systemu roweru miejskiego obowiązuje do 15 grudnia 2023 r. Jako akceptowalne przyjęto osiągnięcie wskaźnika wypożyczeń równego lub wyższego w stosunku do roku poprzedniego. Prezydent wyjaśnił również, że miernik ten nie został osiągnięty*

do zadań Urzędu – Wydziału Gospodarki Komunalnej. Podobnie, w Regulaminie organizacyjnym obowiązującym od 1 listopada 2021 r. (załącznik do zarządzenia Nr 23/UM/2020 prezydenta miasta Konina z dnia 21 października 2020 roku w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędowi Miejskiemu w Koninie), (§ 15 pkt 12) w analogiczny sposób uregulowano obowiązki Wydziału Gospodarki Komunalnej w zakresie zapewnienia czystości ulic, w tym dróg rowerowych.

¹⁸ Projekt wynikał z umowy o dofinansowanie nr RPWP.03.03.01-0002/16.

w 2020 r. i 2021 r. Kontynuując dodał, że: *obserwujemy spadek liczby wypożyczeń rowerów i jeżeli ten trend będzie się utrzymywał rozważymy wprowadzenie zmian do systemu, a w ostateczności nawet rezygnację z systemu konińskiego roweru miejskiego*. Natomiast Kierownik Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu przyczynę spadku liczby wypożyczeń wyjaśnił wzrostem liczby prywatnych rowerów użytkowanych przez mieszkańców Miasta będących następstwem promocji idei posługiwania się rowerem, wprowadzonej przez projekt *Koniński Rower Miejski*.

(akta kontroli: str. 384-392, 406-408, 425-427, 452-453)

5. W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły do Urzędu skargi i wnioski¹⁹ związane z utrzymaniem i rozwojem miejskiej sieci infrastruktury rowerowej. Do Urzędu wpłynęła natomiast petycja²⁰ z 1 stycznia 2022 r. złożona przez stowarzyszenie „Zmieniamy Konin” i inicjatywę „Rowerowy Konin”. Petycja dotyczyła uwzględnienia w planach inwestycyjnych Miasta przebudowy mostu zachodniego na zalewie rzeki Warty w taki sposób, by było możliwe zbudowanie tam drogi rowerowej. Odpowiedzi udzielono 21 stycznia 2022 r., a więc z zachowaniem terminu ustawowego, Urząd wskazał, że brak jest technicznych możliwości poszerzenia mostu z uwagi na biegnący w bezpośrednim sąsiedztwie ciepłociąg.

(akta kontroli: str. 38-48)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działalność Urzędu w kontrolowanym obszarze. W Mieście obowiązywały dokumenty o charakterze strategicznym, w których wskazano cele związane z rozwojem infrastruktury rowerowej. W *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina* z 2020 r. oraz na podstawie wcześniej przyjętych dokumentów strategicznych, określone zostały mierniki pozwalające śledzić rozwój infrastruktury rowerowej i których realizacja zapewniała osiągnięcie zamierzonych celów. Urząd dążył do zwiększania długości sieci rowerowej, co przyjęto jako miernik w tym zakresie. Urząd analizował i dokonywał również oceny liczby wypożyczonych rowerów miejskich na podstawie comiesięcznych raportów. Dążąc do zwiększania długości dróg rowerowych nie ustalono wartości docelowej, oczekiwanej i akceptowalnej, wskaźnika wyrażającego przyjęty miernik. Przyjęto, że długość dróg rowerowych winna ulegać zwiększeniu, co miało miejsce. W zakresie liczby wypożyczonych rowerów miejskich nie osiągnięto zakładanego wskaźnika wyrażającego się w zwiększającej się liczbie osób korzystających z roweru miejskiego w ujęciu rok do roku. W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły skargi i wnioski od mieszkańców związane z siecią infrastruktury rowerowej. Na złożoną petycję Urząd udzielił terminowej odpowiedzi.

OBSZAR

2. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć w zakresie miejskiej sieci infrastruktury rowerowej.

Opis stanu
faktycznego

1. Miasto Konin o powierzchni²¹ 82.286.638 m² oraz liczbie mieszkańców²² 68.402 osób, posiadało sieć dróg miejskich, wg stanu na 31 marca 2022 r. o długości 280,0 km. Miasto na koniec 2018 r. posiadało 28.844 m dróg rowerowych oraz 17.729 m dróg pieszo-rowerowych. Na dzień 31 marca 2022 r. sieć dróg rowerowych uległa wydłużeniu i wynosiła 33.606 m dróg rowerowych oraz 20.199 m

¹⁹ Skargi i wnioski określone w dziale VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

²⁰ Petycja – pismo określone w ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. 2018 r., poz. 870 ze zm.).

²¹ Powierzchnia w 2019 r. wynosiła 82.313.489 m², w 2020 r. oraz w 2021 r. 82.286.638 m².

²² Liczba mieszkańców w 2019 r. wynosiła 71.653 osoby, w 2020 r. 70.152 osoby a w 2021 roku 68.736 osób.

dróg pieszo-rowerowych²³. Stosunek infrastruktury rowerowej do ogólnej długości dróg miejskich wynosił 9,11%, natomiast 2035 mieszkańców przypadło na jeden km infrastruktury rowerowej. W mieście na koniec I kwartału 2022 r. nie występowały kontrapasy²⁴ oraz pasy ruchu dla rowerów w ciągu dróg, na których dopuszczalna prędkość pojazdów była wyższa niż 50 km/h. W okresie objętym kontrolą wprowadzono 11 stref prędkości ograniczonej do 30 km/h oraz zorganizowano pięć miejsc obsługi rowerzystów. Miasto nie posiadało zadaszonych parkingów rowerowych.

(akta kontroli: str. 10-14, 471-474)

2. Zadania związane z przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć dotyczących miejskiej sieci infrastruktury rowerowej powierzono ZDM. W zakresie zadań Zarządu znajdowały się obowiązki związane z realizacją inwestycji dotyczących powstawania dróg rowerowych oraz zadania remontowe tych dróg. Realizacja tych prac odbywała się w każdym roku w oparciu o przyjęty budżet dla ZDM. W Mieście stosowano *Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego z 2019 r.*, które wprowadzono od II półrocza 2019 r.

(akta kontroli: str. 33, 224-381, 506-507)

3. Nadzór nad działalnością ZDM sprawował Prezydent. Pracami samego Zarządu kieruje dyrektor, którego zatrudniał i zwalniał Prezydent. ZDM corocznie informował o potrzebach inwestycyjnych i utrzymaniowych infrastruktury rowerowej w składanych do Urzędu propozycjach do projektów planu budżetu. Prezydent wyjaśnił, że: *dane te były weryfikowane przez pion finansowy Urzędu, dalej przekazywane w formie projektów uchwał i ostatecznie przyjmowane w formie uchwał przez Radę Miasta Konina. Decyzje zmierzające do usprawnienia miejskiej sieci infrastruktury rowerowej, w szczególności przygotowania inwestycji, czy remontów podejmowano, biorąc pod uwagę możliwości finansowe Miasta, na podstawie ww. propozycji budżetowych zgłaszanych przez ZDM oraz oczekiwań społecznych, np. w ramach Konińskiego Budżetu Obywatelskiego.*

(akta kontroli: str. 420-422)

4. Łączna wysokość planowanych wydatków inwestycyjnych na powstanie i ulepszenie infrastruktury rowerowej w latach 2019-2022 wyniosła odpowiednio: 981 tys. zł; 754,7 tys. zł; 4 775 tys. zł; 498 5 tys. zł²⁵. Faktyczne poniesione wydatki w latach 2019-2021 wyniosły odpowiednio: 148,1 tys. zł; 305,7 tys. zł; 2 890,9 tys. zł, które zostały powiększone o środki pozyskane z innych źródeł poza budżetem²⁶. Łącznie wydatki inwestycyjne w latach 2019-2021 osiągnęły wartość 1 013,1 tys. zł, 565 tys. zł, 4 823,4 tys. zł²⁷, z czego na powstanie lub ulepszenie tylko dróg rowerowych odpowiednio 51,4 tys. zł, 139,1 tys. zł, 3 910,4 tys. zł, a dróg dla pieszych i rowerów odpowiednio 961,7 tys. zł; 412,4 tys. zł; 912,9 tys. zł. W 2020 r. zaplanowano również 216,6 tys. zł na zakup i montaż wiat przystankowych wraz z oświetleniem i stojaków na rowery. Środki, które ostatecznie przeznaczono na

²³ Na koniec 2019 r. dróg dla rowerów było 28.932 m dróg dla rowerów i 18.849 m dróg pieszo-rowerowych, na koniec 2020 r. było 29.362 dróg dla rowerów i 20.089 m dróg pieszo-rowerowych, na koniec 2021 r. było 33.606 m dróg dla rowerów i 20.199 m dróg pieszo-rowerowych.

²⁴ Jednokierunkowe pasy ruchu dla rowerów wyznaczone na jezdni ulicy jednokierunkowej przeznaczone dla rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy.

²⁵ Środki ujęte w planie przed jego zmianą wyniosły odpowiednio: 1 475,6 tys. zł; 788,7 tys. zł; 4 711,7 tys. zł.

²⁶ 864,9 tys. zł; 251,4 tys. zł; 1 932,5 tys. zł. Źródła finansowania: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Regionalny Program Operacyjny Województwa Wielkopolskiego, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Fundusz Dróg Samorządowych, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

²⁷ Brak danych za I kwartał 2022 r.

ten cel wyniosły 13,4 tys. zł, w tym 7,9 tys. zł, pochodziły ze środków spoza budżetu Miasta²⁸.

Inwestycje w zakresie infrastruktury rowerowej w latach 2019-2021 wynosiły odpowiednio: 1.013,1 tys. zł, 585,0 tys. zł oraz 44.823,5 tys. zł i stanowiły odpowiednio: 2,0%, 0,64% oraz 14,3% ogółu wydatków poniesionych na inwestycje całej infrastruktury drogowej.

Prezydent wyjaśnił, że *dokumenty strategiczne nie wskazują wysokości środków niezbędnych na realizację przedsięwzięć związanych z miejską infrastrukturą rowerową. Zarząd Dróg Miejskich w Koninie corocznie składa sprawozdanie z realizacji dochodów i wydatków za rok poprzedni. Na podstawie sprawozdania oraz potrzeb ZDM przygotowuje propozycję do projektu budżetu w wysokości zapewniającej prawidłową realizację zadań przypisanych jednostce, w tym w zakresie prawidłowego utrzymania infrastruktury rowerowej.*

(akta kontroli: str. 15, 16, 27-29, 425-427)

5. Wynikiem wykonanych przedsięwzięć związanych z infrastrukturą rowerową, był jej stały przyrost i tak odpowiednio w 2019 r. o 0,088 km, w 2020 r. o 0,430 km oraz w 2021 r. i na koniec I kwartału 2022 r. o 4,244 km. Na przestrzeni całego okresu poddanego kontroli przyrost wyniósł o 4,762 km (tj. o 16,7% w stosunku do stanu z 31 grudnia 2018 r.).

(akta kontroli: str. 12-14)

6. Urząd zawarł 12 czerwca 2018 r. umowę, na okres do 30 listopada 2021 r., z podmiotem zewnętrznym w zakresie systemu wypożyczalni rowerów miejskich w liczbie 100 szt. Były to rowery zwykłe²⁹, które można było wypożyczyć i zwrócić w 11 punktach. Liczba udostępnień rowerów w latach 2019 – 2021 wynosiła odpowiednio: 47 616, 18 890, 16 436. W I kwartale 2022 r. rowery wypożyczono 1 053 razy. Wydatki w latach 2019 – 2021 związane z usługą wypożyczalni rowerów wyniosły 304,4 tys. zł rocznie, a w I kwartale 2022 r. 59,9 tys. zł. W dniu 23 lutego 2022 r. zawarto kolejną umowę z tym samym podmiotem na okres do 15 grudnia 2023 r. Na utrzymanie konińskiego roweru miejskiego Urząd zaplanował w latach 2019-2022 na ten cel środki w wysokości 304,4 tys. zł w każdym roku. Środki w wysokości zgodnej z planem zostały wykonane we wszystkich latach. W I kwartale 2022 r. wydatki na ten cel wyniosły 26,6 tys. zł. Funkcjonowanie systemu wypożyczania rowerów miejskich nie było przedmiotem niniejszej kontroli NIK.

(akta kontroli: str. 33-35, 188-223)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania Urzędu w kontrolowanym obszarze. Na terenie Konina długość dróg rowerowych i dróg pieszo-rowerowych ulegała zwiększeniu. Wzrost ten był widoczny nie tylko w stosunku do powierzchni Miasta, czy liczby mieszkańców, ale co istotne, w stosunku do długości wszystkich dróg. Obowiązki związane z inwestycjami w zakresie infrastruktury rowerowej zostały określone i realizował je Zarząd Dróg Miejskich w Koninie. Nadzór nad tą jednostką budżetową sprawował Prezydent. Zarząd Dróg Miejskich corocznie składał sprawozdania z wydatkowania środków za rok poprzedni. Na podstawie sprawozdań oraz bieżących potrzeb przygotowywano propozycję projektu budżetu, tak by zaplanowane środki zapewniały prawidłową realizację zadań.

²⁸ Zakup stojaków rowerowych - Realizacja projektu Ekologiczny Konin - rozwój i promocja niskoemisyjnego transportu miejskiego2.

²⁹ Tzn. nie były to rowery elektryczne, transportowe, ani dziecięce.

Wydatki poniesione na rozwój infrastruktury rowerowej wykazywały trend wzrostowy w porównaniu do ogółu wydatków poniesionych na rozwój infrastruktury drogowej.

OBSZAR

3. Nadzór nad utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej.

Opis stanu faktycznego

1. Utrzymanie czystości i porządku w obszarze miejskiej infrastruktury rowerowej należało do obowiązków Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu, a wykonawcą prac, na podstawie zawartej umowy i porozumienia było Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o. w Koninie, której 100% udziałowcem było Miasto.

2. Przedsiębiorstwo to co miesiąc było zobowiązane do wystawienia faktury vat po miesiącu w którym zrealizowana była usługa sprzątnia. Do porozumienia załączony był wykaz ulic, placów i miejsc, które podlegały oczyszczaniu, a także cennik za wykonywane usługi. Podstawą do sporządzenia faktury był protokół odbioru robót oczyszczania Miasta za miesiąc kalendarzowy. Do odbioru robót upoważniono imiennie pracownika Wydziału Gospodarki Komunalnej. Na podstawie próby kontrolnej protokołów z odbioru robót za miesiące: kwiecień i sierpień 2019 r., maj i wrzesień 2020 r., czerwiec i październik 2021 r. oraz luty 2022 r. stwierdzono poprawność dokumentów. W pkt 2, 3 zestawień wyszczególniono usługę „Mechaniczne i ręczne oczyszczanie chodników i ścieżek rowerowych”. Kwota za tę usługę wzrosła z 33,4 tys. zł netto w miesiącu lutym 2019 r. do 232,5 tys. zł netto w lutym 2022 r., co wynikało ze zwiększenia się liczby obiektów do porządkowania. Pracownik wydziału gospodarki komunalnej odpowiedzialny za odbiór prac nie wnosił uwag do ich jakości w protokołach wybranych do kontroli.

(akta kontroli: str. 247-381, 411-417, 420-422)

3. Suma środków³⁰ na utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej zaplanowanych w latach 2019-2022 wyniosła odpowiednio: 1 836,2 tys. zł; 2 280 tys. zł; 2 249,6 tys. zł; 2 228,5 tys. zł.³¹ Wydatki w poszczególnych latach wyniosły: 689 tys. zł; 768,6 tys. zł; 842,6 tys. zł; 264,3 tys. zł.³² Kolejnym składnikiem poniesionych wydatków były te związane z oczyszczaniem dróg rowerowych. Wydatki Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu na ten cel w latach 2019-2021 wyniosły odpowiednio: 187,4 tys. zł; 278,6 tys. zł; 294,8 tys. zł. Wydatki poniesione za I kwartał 2022 r. wyniosły 77,1 tys. zł. Ostatnim składnikiem wydatków poniesionych na utrzymanie infrastruktury rowerowej były te, wydatkowane przez Zarząd Dróg Miejskich. Utrzymanie infrastruktury rowerowej w latach 2019-2021 stanowiło odpowiednio: 4,74%, 4,93% i 5,77% wydatków poniesionych w stosunku do wydatków przeznaczonych na utrzymanie całej infrastruktury drogowej (w tym rowerowej) będącej w zarządzie Miasta Konina. Środki na bieżące utrzymanie dróg rowerowych w latach 2019-2021 i w I kwartale 2022 r. wyniosły odpowiednio: 141,1 tys. zł; 139,6 tys. zł; 175,5 tys. zł; 108,3 tys. zł. Natomiast środki przeznaczone na tożsamy cel w zakresie bieżącego utrzymania dróg dla pieszych i rowerów wyniosły odpowiednio: 83,3 tys. zł; 85 6 tys. zł; 111,3 tys. zł i 63,5 tys. zł.

(akta kontroli: str. 15-16, 22, 25-28)

³⁰ Na środki te składają się: utrzymanie konińskiego roweru miejskiego, oczyszczanie dróg, utrzymanie infrastruktury przez Zarząd Dróg Miejskich w Koninie.

³¹ Wartość pierwotnie zaplanowanych środków wynosiła: 1 834,3 tys. zł; 2 037,3 tys. zł; 2 173,5 tys. zł; 2 175,9 tys. zł. Za 2022 r. podano całość zaplanowanych środków na ten rok.

³² W 2022 r. podano wydatki poniesione w I kwartale tego roku.

4. Oględziny infrastruktury rowerowej Miasta zostały przeprowadzone na dziewięciu odcinkach dróg rowerowych, w tym na dwóch odcinkach, które zostały zrealizowane w 2020 r. i 2021 r. Z przeprowadzonych oględzin wynika, że drogi dla rowerów były w stanie dobrym, nie stwierdzono ubytków oraz dziur w nawierzchni. Na odcinkach nowo wybudowanych dróg dla rowerów zastosowano dobre rozwiązania techniczne rozdziału drogi dla rowerów z chodnikiem. W czasie prowadzenia oględzin wybranych dróg dla rowerów nie stwierdzono przypadków zagrożenia bezpieczeństwa ruchu rowerzystów. Poziom bezpieczeństwa dróg rowerowych oraz komfort i atrakcyjność ich użytkowania jednak obniżają nierówności nawierzchni wykonanych z kostki betonowej, zbudowanych we wcześniejszych okresach, odcinków dróg rowerowych oraz lokalizacja pokryw studzienek teletechnicznych w nawierzchni.

Na obu odcinkach wprowadzono, zatwierdzone przez Prezydenta, projekty stałej organizacji ruchu³³. Kontrole na podstawie § 12 ust. 3 rozporządzenia z dnia z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem³⁴ były prowadzone na wszystkich nowych, zrealizowanych po 2017 r. inwestycjach. Czynności dokumentowano w protokołach. Projekty organizacji ruchu spełniały wymogi określone w § 5 wyżej powołanego rozporządzenia. Ponadto, odcinki dróg rowerowych, poddane oględzinom, podlegały kontroli w oparciu o § 12 ust. 5 wyżej wskazanego rozporządzenia. Kontroli podlegała cała infrastruktura drogową (w granicach pasa drogowego), łącznie z drogami rowerowymi. Kontrolę tą raz na 6 miesięcy przeprowadzał organ zarządzający ruchem przy udziale Komendy Miejskiej Policji w Koninie. Czynności te były dokumentowane w protokołach.

(akta kontroli: str. 431-470, 477-503)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działalność Urzędu w zakresie bieżącego nadzorowania stanu utrzymania infrastruktury rowerowej. Obowiązki związane z utrzymaniem prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej realizował Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu. Wydział ten realizację tych zadań zlecił Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o. na podstawie zawartej umowy. W ramach budżetu miasta Konina co rok planowano środki na utrzymanie prawidłowego stanu infrastruktury rowerowej. Przeprowadzone oględziny wybranych odcinków dróg rowerowych potwierdziły, że wdrożono rozwiązania przewidziane w opracowanych i zatwierdzonych projektach organizacji ruchu.

III. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, NIK nie formułuje uwag ani wniosków.

³³ Zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 r., poz. 784 ze zm.).

³⁴ (Dz. U. 2017 r., poz. 784).

IV. 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 Poznaniu. 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.

Poznań, 10 sierpnia 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontroler
Piotr Kręt
specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
dr Marcin Stefaniak
p.o. Dyrektor
Delegatury NIK w Poznaniu

.....
podpis

.....
podpis