



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Krakowie

LKR.411.011.02.2023

Pan
Roman Ciepela
Prezydent Miasta Tarnowa
ul. Mickiewicza 2
33-100 Tarnów

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/064 - Działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Tarnowa, ul. Adama Mickiewicza 2, 33-100 Tarnów (<i>UMT</i> lub <i>Urząd</i>)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Roman Ciepiela, Prezydent Miasta Tarnowa od 4 grudnia 2014 r. (<i>Prezydent</i>)
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Identyfikacja problemu zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz działania na rzecz kształtowania zachowań sprzyjających ich ograniczeniu.2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu zbiorowego i indywidualnego sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych.3. Działania na rzecz eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin podejmowane przez miasto.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do czasu zakończenia kontroli ¹ z wykorzystaniem danych i dowodów sporządzonych przed tym okresem mogących mieć wpływ na ocenę podejmowanych działań.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Aleksander Podsiadło, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/47/2023 z 10 maja 2023 r.2. Piotr del Fidali, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/48/2023 z 10 maja 2023 r.

(akta kontroli str.1-4)

¹ 18 sierpnia 2023 r.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Gmina Miasta Tarnowa (GMT lub Miasto) podejmowała prawidłowe i skuteczne działania na rzecz ograniczania zanieczyszczeń komunikacyjnych. W Mieście wprowadzono m.in. ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, wdrożono system ITS⁴, który wpłynął na upłynnienie ruchu oraz rozbudowywano sieć dróg dla rowerów. Działania te wpłynęły na ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych. W latach 2018-2022 na komunikacyjnej stacji pomiarowej w Tarnowie średnioroczne stężenia dwutlenków azotu, tj. głównego zanieczyszczenia pochodzącego z transportu drogowego spadły o 11,6%. W okresie objętym kontrolą stężenia zanieczyszczeń NO₂ w Tarnowie mieściły się w granicach obowiązujących norm, a emisja tlenków azotu z transportu drogowego spadła w 2022 r. o 30,2% w stosunku do poziomu z 2018 r. Uwagi NIK dotyczą niepodjęcia współpracy z Policją i Inspekcją Transportu Drogowego (ITD) dotyczącej przeprowadzania kontroli emisji spalin przez pojazdy poruszające się po Tarnowie.

Miasto rzetelnie identyfikowało problem zanieczyszczeń komunikacyjnych i wskazało w dokumentach strategicznych działania, które miały na celu ich ograniczenie. W dokumentach tych dostrzeżono potrzebę ograniczenia ruchu samochodowego i tworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszych i rowerowych oraz promowanie korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerów i środków transportu wykorzystujących napędy przyjazne środowisku, budowę ścieżek rowerowych i zakup niskoemisyjnych środków transportu. Przyjęty w 2014 r. i po raz ostatni aktualizowany w 2016 r. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*⁵ (*Plan transportowy*) przewidywał konieczność nieustannego dążenia do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych i *najbardziej odpowiadającego mieszkańcom Tarnowa*. NIK zwraca jednak uwagę, że główne założenia *Planu transportowego*, takie jak kształt sieci komunikacji publicznej oraz liczba pasażerów komunikacji od czasu jego uchwalenia uległy zmianie. Ponadto *Plan transportowy* nie został zaktualizowany w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*⁶ w terminie do 22 lutego 2019 r. Było to niezgodne z art. 80 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*⁷.

Miasto tworzyło warunki dla transportu sprzyjające ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych poprzez rozwijanie sieci dróg dla rowerów, zwiększenie udziału stref tempo 30 w ogólnej długości dróg, wybudowanie parkingu park&ride i trzech węzłów przesiadkowych oraz wdrożenie systemu ITS⁸. Jednocześnie ograniczano kursowanie komunikacji miejskiej, a liczba pasażerów w latach 2013-2019 spadła o 12%. Po okresie epidemii COVID-19, w 2022 r., liczba przewożonych pasażerów wprawdzie wzrosła, ale była ona niższa aż o 32,8% w stosunku do liczby pasażerów przewożonych w 2013 r. i 23,6% mniejsza od liczby pasażerów przewożonych w 2019 r. NIK negatywnie ocenia niepodjęcie przez Miasto działań mających

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W przedmiotowej kontroli zastosowano ocenę w formie opisowej.

⁴ Inteligentny system sterowania ruchem.

⁵ Przyjęty uchwałą Rady Miejskiej w Tarnowie nr LVII/694/2014 z 11 września 2014 r. w sprawie przyjęcia *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami*, zmieniony uchwałą Rady Miejskiej nr XXVII/281/2016 z 8 września 2016 r. zmieniającą uchwałę w sprawie przyjęcia *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami*.

⁶ Dz. U. z 2022, poz. 1343, ze zm., dalej: ustawa o publicznym transporcie.

⁷ Dz. U. z 2023 r. poz. 875, ustawa o elektromobilności.

⁸ System inteligentnego sterowania ruchem.

na celu ustalenie przyczyn spadku liczby pasażerów komunikacji i niewdrożenie skutecznych rozwiązań, które zachęciłyby podróżujących do korzystania z komunikacji publicznej.

Przyjęta uchwałą Rady Miasta *Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 roku*⁹ zakładała realizację do 2025 r. zadania dotyczącego stworzenia systemu zachęt dla pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne, w tym utworzenie strefy czystego transportu. NIK zwraca jednak uwagę, że realizacja tego zadania została zaplanowana na lata 2020-2025, jednak do dnia zakończenia kontroli nie prowadzono żadnych udokumentowanych działań związanych z utworzeniem strefy czystego transportu.

Miasto prowadziło politykę kształtowania zachowań komunikacyjnych sprzyjającą ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych. Zarówno mieszkańcy, jak i osoby przebywające czasowo w mieście, byli na bieżąco informowani o stanie jakości powietrza. Działania edukacyjne Miasta dotyczące promowania zrównoważonych form transportu skupiały się na akcjach edukacyjnych prowadzonych w szkołach. Miasto zachęcało do korzystania z transportu zeroemisyjnego oferując wypożyczalnię roweru miejskiego i rozbudowując ścieżki rowerowe.

Działania Miasta w obszarze eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji spalin ograniczały się do corocznych kontroli stacji diagnostycznych. Stwierdzone w tym obszarze nieprawidłowości dotyczyły niepodjęcia w ustawowym terminie kontroli w niemal połowie funkcjonujących stacji kontroli pojazdów (SKP) w 2020 r. NIK bierze jednak pod uwagę wyjaśnienia, że powodem istotnego opóźnienia kontroli w 2020 r. był wybuch epidemii COVID-19. Ponadto Miasto nie podjęło aktywnej współpracy z Policją i Inspekcją Transportu Drogowego dotyczącej kontroli sprawności pojazdów, pomimo, że takie działania zaplanowane były w *Programach ochrony powietrza dla województwa małopolskiego*¹⁰. Współpraca ograniczała się do corocznego pozyskiwania z Policji danych statystycznych dotyczących zrealizowanych działań związanych z prowadzonymi kontrolami emisji spalin.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Identyfikacja problemu zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz działania na rzecz kształtowania zachowań sprzyjających ich ograniczeniu

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie Urząd identyfikował problem jakości powietrza związany z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi. Miasto wykorzystywało dane z dwóch stacji automatycznych pomiarów zanieczyszczeń powietrza w ramach państwowego monitoringu środowiska w celu oceny jego jakości. Stacje były zlokalizowane przy ul. Bitwy pod Studziankami (stacja tła miejskiego) oraz przy ul. Ks. Romana Sitki (stacja komunikacyjna). Stacje te mierzyły m.in. stężenia zanieczyszczenia NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5}.

(akta kontroli str. 5, 13, 515-516)

⁹ Uchwała nr XLVIII/423/2021 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 25 marca 2021 r. *Strategia elektromobilności*.

¹⁰ Przyjętym uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r., obowiązującym do 26 października 2020 r. (*POP 2017*) oraz przyjętym uchwałą nr XXV/373/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 września 2020 r. obowiązującym od 27 października 2020 r. (*POP 2020*).

¹¹ 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.

W Tarnowie udział emisji tlenków azotu pochodzących z transportu w stosunku do ogólnej wielkości zanieczyszczeń tymi substancjami wynosił od 7% w 2019 r. do 4,4% w 2022 r. i było to drugie co do wielkości źródło emisji zanieczyszczeń tlenkami azotu. Największym źródłem zanieczyszczeń tlenkami azotu w Mieście była emisja punktowa, która pochodziła z przemysłu i stanowiła od 91,5% do 94,4% ogólnej wielkości zanieczyszczeń tlenkami azotu. Tak duży udział emisji punktowej w Tarnowie wynikał z lokalizacji na terenie Miasta jednego z największych zakładów chemicznych w Polsce, który emitował znaczne ilości tlenków azotu¹². W okresie objętym kontrolą emisja NO₂ pochodząca z transportu drogowego w Tarnowie spadła z poziomu 322,3 tys. kg w 2018 r. do poziomu 224,9 tys. kg w 2022 r. (spadek o 30,2%). Ogólny średnioroczny poziom zanieczyszczeń tymi substancjami w Tarnowie w okresie objętym kontrolą zmniejszył się z poziomu 19,6 µg/m³ do 18,0 µg/m³ na stacji pomiarowej tła miejskiego (spadek o 8,2%), a na stacji komunikacyjnej z 30,2 µg/m³ do 26,7 µg/m³ (spadek o 11,6%). Stężenia dwutlenków azotu na stacji komunikacyjnej w Tarnowie w 2022 r. były wyższe od notowanych na stacji pomiarowej tła miejskiego o 48,3%. Poziomy ten był niższy od dopuszczalnego poziomu średniorocznego określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu¹³ wynoszącego 40 µg/m³, jednak wyższy niż poziom zalecany przez Światową Organizację Zdrowia wynoszący 10 µg/m³.¹⁴

(akta kontroli str. 336, 339-340, 515-516, 567-580, 598-600)

W przypadku zanieczyszczeń pyłami PM₁₀ i PM_{2,5} wpływ zanieczyszczeń pochodzących z transportu w Tarnowie na ogólny poziom zanieczyszczeń tymi pyłami był niewielki i nie przekraczał, w okresie objętym kontrolą, 5,5%. W 2022 r. udział zanieczyszczeń pochodzących z transportu wynosił 3,3% dla PM₁₀ i 3,2% dla PM_{2,5}. Dominujący wpływ na zanieczyszczenie tymi pyłami w Mieście miała emisja z sektora komunalno-bytowego (tzw. niska emisja). W okresie objętym kontrolą emisja PM₁₀ i PM_{2,5} pochodząca z transportu drogowego w Tarnowie spadła odpowiednio z poziomu 21,6 tys. kg w 2018 r. do poziomu 13,9 tys. kg w 2022 r. (spadek o 35,6%) oraz z poziomu 16,8 tys. kg w 2018 r. do poziomu 11,1 tys. kg w 2022 r. (spadek o 33,9%).

(akta kontroli str. 567-580, 598-600)

Miasto uwzględniło zagadnienia związane z zanieczyszczaniem komunikacyjnymi w przyjętych dokumentach strategicznych oraz politykach miejskich. Punktem odniesienia dla UMT były obowiązujące w Polsce normy jakości powietrza. Urząd w swoich działaniach zmierzał nie tylko do osiągnięcia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń, ale do zapewnienia jak najlepszej jakości powietrza w Mieście. Urząd uwzględnił problem jakości powietrza, w tym zanieczyszczeń komunikacyjnych m.in. w:

- w *Strategii Rozwoju Miasta – Tarnów 2020*¹⁵, w której wskazano m.in., że wzrost liczby samochodów osobowych wpływa na zwiększenie zatłoczenia ulic, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza oraz na zmniejszenie się liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej;

¹² Było to od 82,07% w 2022 r. do 92,20% w 2021 r.

¹³ Dz. U. z 2021, poz. 845.

¹⁴ WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. ISBN: 9789240034228.

¹⁵ Przyjęta uchwałą nr XI/111/2011 Rady Miejskiej w Tarnowie z 30 czerwca 2011 r. We wprowadzeniu wskazano, że Strategia rozwoju miasta jest *najważniejszym dokumentem miejskim, definiującym obszary i cele prowadzonej lokalnie polityki rozwoju. Stanowi ona punkt wyjścia dla wszelkiej późniejszej aktywności samorządu, pozwala wykorzystać szanse i możliwości rozwojowe, bazując jednocześnie na mocnych stronach danego ośrodka.*

- w *Strategii Rozwoju Miasta – Tarnów 2030*¹⁶ odnotowano występowanie zauważalnego okresowego zanieczyszczenia powietrza spowodowanego m.in. przez transport;
- w *POŚ 2017-2024*, wśród obowiązków Prezydenta określono m.in. prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w centrum miasta wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów oraz tworzenie stref ograniczonego ruchu pojazdów; tworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszych i rowerowych; przekazywanie informacji i ostrzeżeń związanych z sytuacjami zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (w tym udział w informowaniu społeczeństwa o stanie zanieczyszczenia powietrza oraz sytuacjach alarmowych). Ponadto wśród zaplanowanych kierunków interwencji zaplanowano m.in. ograniczenie emisji ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie ecodrivingu, korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerów i środków transportu wykorzystujących napędy przyjazne środowisku, budowę ścieżek rowerowych, zakup niskoemisyjnych środków transportu;
- w *Programie ochrony środowiska dla miasta Tarnowa na lata 2022-2028 ze strategią krótkoterminową na lata 2022-2024*¹⁷, przeprowadzono analizę struktury źródeł emisji i przedstawiono bilans emisji dla wybranych zanieczyszczeń na obszarze Tarnowa (w tym emisję liniową z transportu drogowego). W *POŚ 2022-2028* wskazano, że głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza na terenie Miasta była emisja antropogeniczna pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), z komunikacji (emisja liniowa) oraz z działalności przemysłowej (emisja punktowa);
- w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa*¹⁸ wśród wskazań dla zagospodarowania przestrzennego wymieniono m.in. potrzebę kształtowania ciągów komunikacyjnych pod transport o charakterze zbiorowym, rozwój komunikacji pieszej i rowerowej. W dokumencie określono, że zagospodarowanie nowych terenów oraz zmiany sposobu użytkowania istniejących terenów zainwestowanych powinny uwzględniać potrzebę poprawy jakości powietrza atmosferycznego, a w szczególności: ograniczenie stężenia pyłu PM10 i benzo(a)pirenu, systematyczne zmniejszanie obszarów o emisji tlenków azotu większej niż 30 µg/m³, ograniczenie stężeń i zasięgów oddziaływania substancji specyficznych w powietrzu. W Studium wśród przyczyn stwierdzonych przekroczeń wskazano m.in. oddziaływanie emisji związanych z indywidualnym ogrzewaniem budynków oraz związanej z ruchem pojazdów w mieście.
- w *Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tarnowa do 2035 roku* wskazano m.in. że elementem rozwojowym Miasta stać się również powinna polityka rozwoju elektromobilności wśród mieszkańców, co pozwoli na zniwelowanie negatywnych skutków wysokiego natężenia ruchu, minimalizację zanieczyszczania powietrza, a także na ograniczenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

(akta kontroli str. 5, 13, 199, 202, 393-415, 483-514, 518-537, 549-560, 563-564)

¹⁶ Przyjęta uchwałą nr LXX/679/2022 Rady Miejskiej w Tarnowie z 15 września 2022 r.

¹⁷ Dalej: POŚ 2022-2028.

¹⁸ W brzmieniu nadanym Uchwałą nr LVII/705/2014 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 25 września 2014 r. w sprawie zmiany „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Tarnowa*”.

Prezydent wyjaśnił, że zaplanowane w *Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Tarnowa na lata 2017-2024 ze strategią krótkoterminową na lata 2017-2020*¹⁹, a także w innych obowiązujących dokumentach strategicznych działania dotyczące ochrony powietrza mają doprowadzić do poprawy jakości powietrza również pod kątem zanieczyszczeń NO₂. Jak dodał, obowiązujące aktualnie w Polsce normy jakościowe powietrza w zakresie dwutlenku azotu (zarówno średnioroczne jak i średniogodzinowe) według pomiarów na obydwu tarnowskich stacjach państwowego monitoringu środowiska są dotrzymywane, a średnie stężenia NO₂ umiejscawiają się znacznie poniżej wartości dopuszczalnych.

(akta kontroli str. 199, 202)

Zastępca Prezydenta ds. infrastruktury (*Zastępca Prezydenta*) odnosząc się do nowych wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia wskazał, że Miasto w swoich działaniach nie ogranicza się do osiągnięcia dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń, ale podejmuje działania w celu osiągnięcia jak najlepszej jakości powietrza w Tarnowie.

(akta kontroli str. 336, 339)

Miasto podejmowało współpracę z podmiotami zajmującymi się jakością powietrza oraz organizacjami pozarządowymi takimi jak Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Krakowski Alarm Smogowy, Krajowa Agencja Poszanowania Energii, Instytut Technologii Paliw i Energii, Grupa Azoty Jednostka Ratownictwa Chemicznego Sp. z o.o.

Współpraca ta polegała m.in. na:

- przekazywaniu przez podmioty i organizacje materiałów edukacyjnych, plakatów i ulotek wykorzystywanych przez UMT w działaniach edukacyjnych,
- przeprowadzaniu webinarów dla ekodoradców służących poszerzeniem posiadanej przez nich wiedzy,
- wykonywaniu badania próbek popiołów pobranych podczas kontroli palenisk domowych na podstawie których wystawiano mandaty lub kierowano do sądu sprawy o ukaranie,
- przekazywaniu informacji o danych z badań monitoringu powietrza wykorzystywanych do sporządzanej corocznie przez UMT informacji o stanie środowiska w Tarnowie,
- przekazywaniu informacji o stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowościach²⁰.

(akta kontroli str. 6, 16-17, 79-83)

Mieszkańcy i osoby przebywające w Tarnowie byli informowani o stanie jakości powietrza m.in. poprzez tablice informacyjne zainstalowane na 56 przystankach komunikacji publicznej oraz komunikaty zamieszczone na głównej stronie internetowej Miasta²¹, gdzie na bieżąco prezentowane były dane udostępniane przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego²², wraz z prognozą na kolejny dzień. W przypadku wystąpienia podwyższonych stężeń zanieczyszczeń Miasto przekazywało na adresy e-mail stosowne komunikaty z ostrzeżeniami wydawane przez GIOŚ o wprowadzeniu odpowiedniego stopnia zagrożenia zanieczyszczenia

¹⁹ Dalej: POŚ 2017-2024.

²⁰ Np. w 2019 r. po otrzymaniu wystąpienia Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie przeprowadzono postępowanie administracyjne w celu wyegzekwowania warunków pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza. W wyniku przeprowadzonego postępowania zainstalowany został filtr węglowy do redukcji lotnych związków organicznych w instalacji magazynowania asfaltu.

²¹ www.tarnow.pl - baner „Jakość powietrza Tarnów”

²² <https://powietrze.malopolska.pl/>

powietrza m.in. do placówek oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych, szpitali i przychodni podstawowej opieki zdrowotnej, opieki społecznej. Po wdrożeniu w Tarnowie ITS komunikaty o stanie jakości powietrza zostały udostępnione na stronie internetowej ITS²³ oraz w dedykowanej aplikacji mobilnej. Miasto posiadało możliwość wyświetlenia komunikatów ostrzegawczych na czterech tablicach zmiennej treści rozlokowanych w czterech punktach Miasta o dużym natężeniu ruchu²⁴. Ponadto Miasto sfinansowało zakup i utrzymanie jednego z mierników jakości powietrza w ramach systemu Airly, a wyniki pomiarów dla mieszkańców i osób przebywających w mieście dostępne były na stronie internetowej systemu lub aplikacji mobilnej²⁵. Czujnik ten mierzył zanieczyszczenia PM10, PM2,5 i PM 1.

(akta kontroli str. 6, 17-18, 80-81, 248, 251-253, 563-564, 631)

Miasto dostrzegając problem zanieczyszczeń linowych i konieczność zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców prowadziło akcje promujące wykorzystanie zrównoważonych form transportu takie jak *Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*, *Dzień bez samochodu* czy *Małopolskie Wyzwanie Tydzień dla Klimatu*.

(akta kontroli str. 6, 563-564)

Zagadnienia dotyczące ochrony powietrza i stanu jakości powietrza (w tym zanieczyszczeń komunikacyjnych) były elementem programów edukacyjnych realizowanych w tarnowskich szkołach. Miasto na prowadzenie działań w szkołach przeznaczyło 158,8 tys. zł środków własnych oraz uzyskało dofinansowanie wynoszące 237,4 tys. zł²⁶. Zaplanowane działania edukacyjne i promocyjne realizowane były przez Urząd Miasta we współpracy m.in. z placówkami oświatowymi oraz jednostkami miejskimi. W kontrolowanym okresie nie zlecano działań w tym zakresie podmiotom zewnętrznym.

(akta kontroli str. 6, 14-16, 79-129, 202-203, 563-564)

W ramach kontroli została przeprowadzona przez NIK otwarta ankieta (*ankieta NIK*) dotycząca m.in. postrzegania działań edukacyjnych i promocyjnych prowadzonych przez Miasto. Z przeprowadzonej ankiety wynikało, że 44,4% ankietowanych spotkało się w ciągu ostatniego roku z kampaniami informacyjnymi zachęcającymi do korzystania z innych form transportu niż samochód osobowy z silnikiem spalinowym. Ankietowani najczęściej spotykali się z kampaniami zachęcającymi do korzystania z komunikacji publicznej (87,5% wskazań) i rowerów (79,2%).

(akta kontroli str. 581-589)

Miasto zachęcało mieszkańców do korzystania z rowerów m.in. rozbudowując ścieżki rowerowe i uruchamiając wypożyczalnię roweru miejskiego. W 2016 r. na zlecenie Miasta opracowano *Koncepcję rozwoju infrastruktury rowerowej*²⁷, która zawierała m.in. koncepcję rozwoju tras rowerowych na terenie Miasta, analizę nieprawidłowości występujących w trasach rowerowych oraz analizę rozwoju dodatkowej infrastruktury rowerowej. W *Koncepcji rowerowej* zidentyfikowano bariery dla poruszania się rowerem po Tarnowie wskazując, że choć sieć rowerowa była bardzo rozwinięta (64,8 km), to większość dróg nie spełniała oczekiwań rowerzystów ze względu na niewłaściwą nawierzchnię oraz współużytkowanie dróg wraz z pieszymi (ciągi pieszo

²³ www.tarnow.its.pl

²⁴ Tablice zmiennej treści VMS zlokalizowane były: 1) przy skrzyżowaniu ul. Krakowskiej, Dworcowej i Pułaskiego (w samym centrum miasta), 2) przy ul. Pendereckiego w pobliżu ronda Jana Pawła II/Błonie (droga krajowa nr 73, wjazd do Tarnowa od strony północnej), 3) przy ul. Lwowskiej przed rondem Zesłańców Sybiru (droga krajowa nr 73, wlot do Tarnowa od strony wschodniej), 4) przy ul. Mościckiego przed rondem Żołnierzy Wyklętych (dojazd do centrum miasta z Mościc).

²⁵ <https://airly.org/map/en/#50.018253,20.992578,i2052>

²⁶ 216,2 tys. zł z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz 21,2 tys. zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego

²⁷ Dalej: *Koncepcja rowerowa*.

rowerowe). W ocenie autorów dokumentu, spora część istniejących ścieżek rowerowych wymagała pilnej naprawy z powodu uszkodzeń. W *Koncepcji rowerowej* zaproponowano rozbudowanie istniejącej sieci dróg rowerowych (nie przyjmując wskaźników dotyczących planowanej docelowej długości ścieżek w poszczególnych latach), w wyniku czego docelowa długość dróg rowerowych miałaby osiągnąć ok. 157 km (wzrost o 92,2 km). Do 31 grudnia 2022 r. długość dróg dla rowerów w Tarnowie wzrosła o 13,08 km²⁸. W 2018 r. wybudowano 3,18 km dróg dla rowerów, w 2019 r. – 1,44 km, w 2020 r. - 5,09 km, w 2021 r. - 1,29 km. W 2022 r. nie wybudowano nowych dróg dla rowerów. W latach 2021-2022 nie osiągnięto wskaźnika zaplanowanego w *POP 2020* dot. długości utworzonych ścieżek dla rowerowych (1,5 km w każdym roku). Łącznie w latach 2020-2022 wybudowano średnio 2,13 km nowych dróg dla rowerów. Na budowę i modernizację dróg dla rowerów wydatkowano 1 658,4 tys. zł, (kwota nie obejmuje dróg dla rowerów wybudowanych w ramach większych inwestycji drogowych), w tym 781,6 tys. zł dofinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego.

(akta kontroli str. 6-7, 18-20, 208, 212-213, 245, 248-249, 253-254, 336 341-342, 416-422, 563-564)

Prezydent wyjaśnił, że *Koncepcja rowerowa* była dokumentem, w którym dokonano inwentaryzacji istniejących dróg rowerowych oraz przedstawiono kierunki i zasady rozwoju tras rowerowych na terenie Miasta. W dokumencie nie określono ścisłego horyzontu czasowego osiągnięcia wartości docelowej jak również nie dokonano ścisłego etapowania inwestycji w latach przyjmując, że prowadzone działania inwestycyjne będą uzależnione od możliwości budżetowych miasta oraz szans na pozyskanie dofinansowania zewnętrznego. Opracowany dokument był wykorzystywany przy planowaniu lokalizacji inwestycji, które docelowo mają ustalić sieć dróg rowerowych w mieście w kształcie określonym w koncepcji.

(akta kontroli str. 249, 253)

Zastępca Prezydenta odnosząc się do kwestii nieosiągnięcia w latach 2021-2022 wskaźnika długości utworzonych ścieżek rowerowych zaplanowanego w *Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* wyjaśnił, że Miasto w 2020 r. w związku z sytuacją budżetową, będącą konsekwencją wprowadzenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii i koniecznością ponoszenia dodatkowych, nieprzewidzianych wydatków oraz trudnościami w ogłoszonych postępowaniach przetargowych (brak ofert lub zbyt wysokie kwoty w ofertach) nie miało możliwości wykonania, zaplanowanych, 3 odcinków ścieżek rowerowych w ramach projektu *Zintegrowany produkt turystyczny Subregionu Tarnowskiego Trasy rowerowe Pogórza*. Zakładana długość odcinków, z których zrezygnowano wynosiła ponad 6 km. Gdyby wówczas doszło do rozstrzygnięcia przetargów i wyłonienia wykonawców, długość utworzonych nowych ścieżek dla Miasta w latach 2021-2022 byłaby zdecydowanie większa. Budowa nowych dróg dla rowerów ze względu na wysokie koszty, jest uzależniona od możliwości pozyskania dofinansowania zewnętrznego. Zastępca Prezydenta poinformował, że w 2022 roku Miasto nie oddało do użytku nowo wybudowanych dróg dla rowerów, ale czyniło intensywne starania mające na celu pozyskanie dofinansowania zewnętrznego, aby takie ścieżki powstały. Konsekwencją tych starań są aktualnie realizowane inwestycje, w ramach których powstają drogi dla rowerów o długości ponad 3,6 km. Część z tych zadań rozpoczęła się już w 2022 roku (ul. Pasterska, ul. Szkotnik, ul. Braci Saków, ścieżka przy ul. Czerwonych Klonów).

²⁸ Długość dróg rowerowych na terenie Tarnowa wynosiła odpowiednio: w 2018 r. – 66,790 km; w 2019 r. – 69,970 km; w 2020 r. – 71,410 km; w 2021 r. – 76,498 km, w 2022 r. – 77,788 km.

(akta kontroli str. 346-348)

Wypożyczalnię roweru miejskiego uruchomiono w 2018 r. i początkowo zakupiono 10 stacji dokujących oraz 110 rowerów, które w następnych latach zostały uzupełnione o kolejne 8 stacji i 80 rowerów (stan na 31 grudnia 2022 r.). Liczba wypożyczeń rowerów wzrosła z poziomu 20 237 w 2019 r. do 20 487 w 2022 r. (wzrost o 1,2%)²⁹. Łącznie na utworzenie i utrzymanie wypożyczalni rowerów w latach 2018-2022 wydatkowano 4 793,8 tys. zł.

(akta kontroli str. 6, 18-19)

Miasto nie prowadziło kompleksowych badań dotyczących wykorzystania dróg dla rowerów w szczególności natężenia ruchu i nie było w stanie ocenić na ile jego działania przyczyniają się do zwiększania podróży tym środkiem komunikacji, co było działaniem nierzetelnym (zagadnienie szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 20, 75-78, 199, 203, 249, 254)

Miasto nie stosowało innych niż ww. zachęt do korzystania ze zrównoważonych form transportu, chociaż w dokumentach strategicznych wskazywało na konieczność zwiększenia wykorzystania innych form transportu niż samochód osobowy. W latach 2018 – 2022 Miasto nie prowadziło analiz w zakresie procentowego udziału poszczególnych form transportu w czasie podróży realizowanych na jego terenie. Badania takie wykonywano w ograniczonym stopniu przy okazji tworzenia innych opracowań. W 2018 r. w ramach optymalizacji sieci linii komunikacji miejskiej przeprowadzono badanie ankietowe pn. *Badanie zachowań transportowych mieszkańców Tarnowa* na próbie 500 wywiadów z gospodarstwami domowymi oraz 1000 pasażerów komunikacji zbiorowej. W 2022 r. przy okazji tworzenia *Planu zrównoważonej mobilności miejskiej*, wykonawca opracowania przeprowadził badanie ankietowe na próbie 1055 osób. Metodyka tych badań była jednak różna i nie można na ich podstawie określić trendu zachowań komunikacyjnych osób poruszających się po Tarnowie.

Z wyników badań przeprowadzonych w 2018 r. wskazano m.in., że ankietowani najczęściej wykonywali swoją podróż samochodem osobowym – 61,5% (53,5% samochodem jako kierowca, 8% samochodem jako pasażer), który był najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróży z domu do pracy i w drodze powrotnej (odpowiednio 79,2% i 78%). W wynikach badań przeprowadzonych wśród pasażerów na przystankach komunikacji publicznej wskazano, że 31,1% osób odbywało podróż do pracy, natomiast 30,7% do domu, a niemal połowa respondentów zadeklarowała wykonywanie podróży komunikacją przez pięć dni w tygodniu. Najczęstszymi powodami wyboru preferowanej linii autobusowej były: najkrótszy czas przejazdu do celu (37,6% respondentów), bliskie położenie przystanku względem celu podróży (30,6%), a także brak konieczności przesiadania się (25,2%).

W raporcie z badań przeprowadzonych w 2022 r. wskazano m.in., że 35,8% respondentów badań przeprowadzonych on-line wśród mieszkańców jako podstawowy środek transportu wskazało samochód osobowy, 29,4% komunikację zbiorową, 12,8% rower, natomiast 22% podróżowało głównie pieszo. Ponad 20% ankietowanych na pytanie dotyczące czynników, które zachęciłby do podróży autobusem lub koleją do pracy wskazało lepsze połączenia lub trasy autobusów, 19% większą częstotliwość kursowania autobusów/pociągów, natomiast 14,7% niższą cenę biletów. Odnośnie do podróży rowerem ankietowani wskazali dwa determinujące czynniki, które mogłyby zmienić ich dotychczasowy środek transportu na rower. 27,4% respondentów wskazało jak główną przyczynę brak bezpiecznej

²⁹ Liczba wypożyczeń w poszczególnych latach przedstawiała się następująco: w 2018 r. – 3 803, w 2019 r. – 20 237, w 2020 r. – 19 992, w 2021 r. – 19 857, w 2022 r. – 20 487.

wydzielonej infrastruktury rowerowej oraz bezpośrednio połączenie drogą rowerową źródła i celu podróży (25,6%).

(akta kontroli str. 6, 18, 141-198, 209, 218, 393-415, 518-536, 549-551)

NIK zwraca uwagę, że Miasto nie prowadziło kompleksowych i regularnych badań/analiz dotyczących wykorzystania dróg dla rowerów przez co nie dysponowało rzetelnymi informacjami pozwalającymi na ocenę czy podejmowane działania na rzecz promocji i rozwoju komunikacji rowerowej przynosi pożądane efekty. Dane, którymi dysponowało Miasto były fragmentaryczne i nie pozwalały na uzyskanie pełnego obrazu dotyczącego komunikacji rowerowej w Tarnowie.

(akta kontroli str. 20, 75-78, 199, 203, 249, 254)

Zastępca Prezydenta poinformował, że weryfikacja skuteczności prowadzonych działań mających na celu ograniczenie z korzystania z samochodów osobowych na rzecz korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej i rowerów opierała się na prowadzonych analizach ilości przewożonych pasażerów w komunikacji miejskiej oraz informacjach o ilości wypożyczeń w systemie Tarnowski Rower Miejski. Miasto nie zlecało wykonania odrębnych badań procentowego udziału poszczególnych rodzajów transportu w realizacji podróży. Wskazał, że takie badania były wykonywane w ograniczonym stopniu przy okazji tworzenia innych opracowań.

(akta kontroli str. 336, 341)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto rzetelnie zidentyfikowało problem zanieczyszczeń komunikacyjnych, wskazując je w dokumentach strategicznych oraz przyjętych politykach miejskich jako jedno ze źródeł zanieczyszczeń powietrza. Punktem odniesienia dla UMT były obowiązujące w Polsce normy jakości powietrza, zgodnie z którymi stężenia tlenków azotu, tj. głównej substancji związanej z emisją transportową w powietrzu w Tarnowie mieściły się w dopuszczalnych granicach (z tendencją spadkową). Mieszkańcy oraz osoby przebywające w mieście byli na bieżąco informowani o stanie jakości powietrza. Miasto prowadziło działania edukacyjne i promujące wykorzystanie zrównoważonych form transportu poprzez akcje w szkołach oraz organizowanie *Europejskiego Dnia bez Samochodu*. Miasto zachęcało do korzystania z transportu zeroemisyjnego prowadząc wypożyczalnię roweru miejskiego i rozbudowując ścieżki rowerowe. Jednocześnie NIK zwraca uwagę, że Miasto nie prowadziło badań, które pozwoliłyby ocenić skuteczność podejmowanych działań na rzecz promowania komunikacji rowerowej, ponieważ nie prowadzono kompleksowych i regularnych badań dających rzetelny obraz ruchu rowerowego w Tarnowie.

OBSZAR

2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu zbiorowego i indywidualnego sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych

Opis stanu
faktycznego

W Mieście zostały podjęte działania w ramach organizacji ruchu na rzecz ograniczenia negatywnego oddziaływania zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Zastosowano ograniczenia ruchu ciężarowego na drogach powiatowych³⁰ oraz większości dróg gminnych oraz wprowadzono ITS na terenie Miasta. W okresie objętym kontrolą Miasto nie wprowadzało ograniczeń w ruchu

³⁰ Wszystkich z wyjątkiem ulic: Witosa, Chemiczna, Braci Saków, Tuchowska, Błonie, Spokojna, Czerwonych Kłonów, Czerwona, Krakowska do Ronda z ul. Narutowicza.

samochodów osobowych, które miałyby istotny wpływ na układ komunikacyjny Tarnowa.

(akta kontroli str. 7, 20, 56, 23-24, 336, 338)

Miasto wprowadzało stopniowo strefy Tempo 30, ale ich celem nie było ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych, tylko poprawa bezpieczeństwa ruchu. Z tego względu nie szacowano efektów ekologicznych ich wprowadzenia ani nie sprawdzano czy i w jakim stopniu przyczyniły się do ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych. Długość dróg objętych tymi strefami wzrosła o 22,6% z 45,6 km w 2018 r. (10,9% długości ulic ogółem) do 55,9 km w 2022 r. (13,1% długości ulic ogółem).

(akta kontroli str. 7, 21-22)

Prezydent wyjaśnił, że Miasto nie szacowało efektów ekologicznych wprowadzenia stref Tempo 30, ponieważ nadrzędnym celem ich wprowadzenia było uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa, a wdrażanie takich rozwiązań powinno zmniejszyć emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 7, 21)

W kontrolowanym okresie Miasto realizowało inwestycje infrastrukturalne, które miały pośredni lub bezpośredni wpływ na ograniczenie zanieczyszczeń z transportu. Na takie inwestycje wydatkowano łącznie 52 567 tys. zł, z czego na: system ITS – 3 141 tys. zł (w tym dofinansowanie w wysokości 2 076,1 tys. zł), parking park&ride przy ul. Do Huty – 13 302,8 tys. zł (w tym dofinansowanie - 11 080,9 tys. zł), rozbudowa ul. Lwowskiej wraz z budową parkingu park&ride – 38 229,7 tys. zł (w tym dofinansowanie – 14 638,5 tys. zł), węzeł przesiadkowy Krakowska Planty – 1 097,5 tys. zł (w tym dofinansowanie – 428,5 tys. zł), węzeł przesiadkowy Kochanowskiego-Chyszowska – 5 074,3 tys. zł (w tym dofinansowanie 2 054,6 tys. zł), węzeł przesiadkowy Rondo Niepodległości – 5 024,5 tys. zł (w tym dofinansowanie 4 452,8 tys. zł).

(akta kontroli str. 250, 254-255)

W ramach wdrożenia w Tarnowie systemu ITS, jednym z zadań postawionych przed wykonawcą, było skrócenie o minimum 15% czasu przejazdu na czterech głównych ciągach komunikacyjnych w Mieście³¹. W tym celu wykonano pomiary czasu przejazdu przed i po wdrożeniu systemu ITS. Na każdym z tych ciągów uzyskano znacznie lepsze niż zakładano, skrócenia czasów przejazdu (średnio o 40%), a tym samym przyczyniono się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza. Ponadto uruchomiono dodatkowo pięć mniejszych ciągów koordynacyjnych³², wpływających na płynność ruchu. W ramach systemu wprowadzono również tzw. priorytet dla komunikacji publicznej, na skrzyżowaniach objętych sygnalizacją świetlną. Dzięki tej funkcjonalności pojazdy komunikacji publicznej jeździły bardziej punktualnie, spędzając mniej czasu na skrzyżowaniach i zanieczyszczając powietrze. W 2021 r. zakończono realizację inwestycji pn. *Przebudowa drogi krajowej nr 73 do drogi krajowej nr 94 w mieście Tarnowie – etap I*. W ramach przedmiotowej inwestycji zostały wykonane m.in. parking park&ride (ul. Lwowska) wraz z zatokami autobusowymi dla zbiorowej komunikacji publicznej oraz prywatnej. W sporządzonej na potrzeby projektu parkingu *Analizie Kosztów i Korzyści* przewidziano m.in. korzyści ekonomiczne netto w wysokości 17 060,5 tys. zł (w perspektywie do 2041 r.)

³¹ Ul. Mickiewicza – Al. Solidarności – Szujskiego – Mościckiego (sześć skrzyżowań), ul. Krakowska (sześć skrzyżowań), ul. Słoneczna – ks. Sitko – Stowackiego (cztery skrzyżowania), ul. Al. Jana Pawła II – Lwowska wschód (cztery skrzyżowania).

³² Ul. Spokojna – Błonie (dwa skrzyżowania), ul. Gumniska – Konarskiego (dwa skrzyżowania), ul. Mościckiego (dwa skrzyżowania), ul. Nowodąbrowska (trzy skrzyżowania), ul. Lwowska od ul. Słonecznej w kierunku centrum (trzy skrzyżowania). Ponadto w ramach odrębnego zadania uruchomiono ciąg koordynacyjny wzdłuż ul. Lwowskiej w rejonie szpitala św. Łukasza (dwa skrzyżowania).

wynikające ze zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza (obejmujące m.in. ujemny wpływ na zdrowie ludzkie, straty materialne w postaci uszkodzeń budynków i obiektów, negatywnego wpływu na bioróżnorodność i ekosystemy). Pierwsze pozytywne efekty z realizacji inwestycji miały zostać osiągnięte w 2022 r.

(akta kontroli str. 20-23, 53, 56-57, 238, 563-564)

Prezydent wyjaśnił, że efekt końcowy realizacji tego projektu w aspekcie upłynnienia ruchu samochodowego, separacji ruchu pieszych oraz zminimalizowania ilości zanieczyszczeń pyłowych emitowanych na skutek ruchu po zniszczonej jezdni oceniono pozytywnie. Monitoring efektu netto projektu w obszarze kosztów zanieczyszczeń powietrza wskazanych w analizie projektowej nie był prowadzony, ponieważ przyjęto, że koszty zanieczyszczeń będą odpowiadać zakładanym wartościom w tej analizie, gdzie wykorzystano tabele publikowane na stronach Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

(akta kontroli str. 250, 256)

W Mieście przyjęto *Strategię elektromobilności*, w której jednym z zaplanowanych zadań było stworzenie systemu zachęt dla pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne, w tym utworzenie strefy czystego transportu. Realizacja tego zadania została zaplanowana na lata 2020-2025, jednak do dnia zakończenia kontroli nie prowadzono żadnych działań związanych z utworzeniem strefy czystego transportu, które byłyby udokumentowane. Do dnia zakończenia kontroli Miasto nie prowadziło żadnych konsultacji i analiz związanych z utworzeniem stref nisko lub zeroemisyjnych w Tarnowie, ani nie przyjęło żadnego harmonogramu oraz planu działań w tej sprawie.

(akta kontroli str. 7, 24, 336-337, 342, 411-415, 483-514)

Prezydent wyjaśnił, że *na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu. Tworzenie SCT nie jest więc obowiązkowe dla gminy. Jej ustanowienie wymaga przeprowadzenia stosowanych analiz w celu dostosowania rozwiązań do warunków lokalnych oraz przeprowadzenia koniecznych konsultacji społecznych. Zgodnie ze strategią rozwoju elektromobilności realizację działań w zakresie utworzenia SCT przewidziano do końca 2025 roku.*

(akta kontroli str. 7, 24)

W mieście stworzono trzy węzły przesiadkowe (Kochanowskiego-Chyszowska, Krakowska-Planty oraz Rondo Niepodległości) integrujące różne formy transportu. Na każdym z węzłów wyznaczone zostały miejsca krótkiego postoju tzw. kiss&ride, usytuowano wiaty ze stojakami umożliwiającymi przypięcie do nich roweru oraz wyznaczono darmowe miejsca parkingowe dla samochodów³³. W sąsiedztwie węzła Krakowska-Planty usytuowano także stację Tarnowskiego Roweru Miejskiego (stacja 3882 – Dworzec PKP). W odniesieniu do węzłów przesiadkowych nie zakładano efektów ekologicznych w obszarze redukcji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 7, 24, 336-337, 342, 411-415, 483-514)

Politykę transportu zbiorowego w Mieście prowadzono w oparciu o *Plan transportowy*, który określał m.in. sieć komunikacyjną, na której było planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ocenę i prognozy potrzeb przewozowych wraz z przewidywanym ich finansowaniem, a także preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu oraz pożądanego standardu usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. *Plan transportowy* zawierał elementy określone m.in w art. 12 ust. 1 pkt 1-4 i 6 o publicznym transporcie.

Plan ten nie został jednak zaktualizowany, pomimo że jego podstawowe założenia zmieniły się, a art. 80 ustawy o elektromobilności zobowiązywała Miasto do jego

³³ Krakowska-Planty – 12 miejsc parkingowych, Kochanowskiego-Chyszowska – 19 miejsc parkingowych, Rondo Niepodległości – 28 miejsc parkingowych.

aktualizacji najpóźniej do 22 lutego 2019 r. (zagadnienie szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 209, 218, 237, 234, 337, 342-343, 423-482, 543-548)

W kontrolowanym okresie ograniczono kursowanie miejskiej komunikacji publicznej. Regularnie zmniejszała się liczba kilometrów wykonywanych przez autobusy miejskiej komunikacji publicznej z 4 436,9 tys. km w 2018 r. do 2 934,3 tys. km w 2022 r. (spadek o 33,9%)³⁴, w tym liczba kilometrów wykonywanych na terenie Miasta zmniejszyła się z 3 737,7 tys. km w 2018 r. do 2 925,1 tys. km w 2022 r. (spadek o 21,7%). Częściowo wynikało to z wypowiedzenia przez Prezydenta z dniem 1 stycznia 2021 r. obowiązujących porozumień międzygminnych zapewniające obsługę komunikacji publicznej na terenie gmin: Tarnów, Pleśna oraz Lisia Góra. Nowych porozumień nie zawarto³⁵ z uwagi na brak akceptacji przez gminy zaproponowanych przez Miasto zasad partycypacji w kosztach powierzonych zadań. Wskazane gminy nie zdecydowały się na zawarcie nowych porozumień z Miastem przede wszystkim ze względu na zbyt wysokie, ich zdaniem, podwyżki stawek za wozokilometr.

(akta kontroli str. 27-28, 200, 205, 372-392, 563-564)

W latach 2018 – 2022 największa ilość pasażerów korzystała z linii: 0, 1, 3, 9 i 30. Od dnia 1 stycznia 2021 roku do 30 czerwca 2021 r. trasa linii nr 3 została skrócona (co było związane z wypowiedzeniem dotychczasowego porozumienia międzygminnego i zawarciem nowego). Od dnia 1 września 2021 roku uległy zmianie trasy linii 1 i 9, a zmiany te polegały na uwzględnieniu w przebiegu tras tych linii dodatkowego, nowego przystanku Lwowska – Parking park&ride. Trasy autobusów linii 0 i 30 nie uległy zmianie. Analiza wykazała, że ilość dziennych kursów³⁶ w przypadku wszystkich ww. pięciu linii uległa zmniejszeniu³⁷. Spowodowane to było koniecznością zmniejszenia kosztów komunikacji miejskiej celem dostosowania wielkości ponoszonych wydatków na publiczny transport zbiorowy do możliwości budżetowych Miasta.

(akta kontroli str. 337, 343-344, 563-564, 600-603)

W latach 2018-2023 (II kwartał) ceny za jednorazowe bilety na jednej linii wzrosły za bilet normalny o 50% (z 2,40 zł na 3,60 zł) oraz o 5,9% za bilet ulgowy (z 1,70 zł na 1,80 zł) Miasto oferowało także możliwość zakupu m.in. karnetów pięcioprzejazdowych (cena karnetu ważnego na jednej linii wzrosła w kontrolowanym okresie o 60% tj. z 10 zł na 16 zł za karnet normalny oraz o 14,3% tj. z 7 zł na 8 zł za karnet ulgowy) oraz biletów okresowych o różnych okresach ważności (miesięczne, trzymiesięczne, półroczne i roczne) na jedną linię lub sieć, których cena miała stanowić zachętę do korzystania z tego rodzaju biletów (dodatkowo wysokie zniżki od regularnych cen biletów okresowych przysługiwały posiadaczom *Karty Tarnowskiej Rodziny*³⁸). Podwyżki cen biletów miały na celu poprawę rentowności komunikacji miejskiej. W Mieście funkcjonował zintegrowany system taryfowo-biletowy w ramach *Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej* (MKA).

(akta kontroli str. 5, 8, 12, 26-27, 130-133, 209, 217, 604-622)

³⁴ Liczba wykonywanych kilometrów przez autobusy miejskiej komunikacji publicznej w Tarnowie: w 2018 r. – 4 436,9 tys. km, w 2019 r. 4 324,7 tys. km, w 2020 r. – 3 854,5 tys. km, w 2021 r. – 3 076,2 tys. km, w 2022 r. – 2 934,3 tys. km.

³⁵ Od 1 lipca 2021 r. obowiązuje porozumienie międzygminne zawarte z Gminą Tarnów na obsługę komunikacji publicznej tylko jednej miejscowości z terenu Gminy Tarnów (miejscowość Biała – 5 przystanków).

³⁶ Analizą objęto ilość kursów w dni powszednie wg rozkładów na dzień 1 stycznia 2018 r. oraz 1 października 2022 r.

³⁷ Linia nr 0 – z 56 na 50 kursów, linia nr 1 – z 34 na 31 kursów, linia nr 3 – z 34 na 28 kursów, linia nr 9 – z 75 na 67 kursów, linia nr 30 – z 56 na 37 kursów.

³⁸ Prawo do posiadania Karty Tarnowskiej Rodziny przysługuje członkom rodzin wielodzietnych zameldowanym na terenie miasta Tarnowa, w których wychowują się co najmniej troje dzieci.

Koszty netto związane z funkcjonowaniem komunikacji publicznej wyniosły: w 2018 r. – 27 925,1 tys. zł, w 2019 r. – 31 675,9 tys. zł, w 2020 r. – 28 089,3 tys. zł, w 2021 r. – 25 286,4 tys. zł, w 2022 r. – 28 657,9 tys. zł³⁹. Dopłata ze środków własnych Miasta do funkcjonowania komunikacji publicznej wyniosła od 14 060,5 tys. zł w 2018 r. (co stanowiło 50,4% łącznego kosztu funkcjonowania komunikacji publicznej) do 20 986,9 tys. zł w 2020 r. (co stanowiło 73% łącznego kosztu funkcjonowania komunikacji publicznej). W 2022 r. dopłata wyniosła 20 986,9 tys. zł. Pozostałe koszty zostały pokryte ze sprzedaży usług komunikacyjnych, tj. przede wszystkim ze sprzedaży biletów. Współczynnik pokrycia łącznego kosztu funkcjonowania komunikacji publicznej z wpływów wyniósł: w 2018 r. – 49,6%, w 2019 r. – 46,7%, w 2020 r. – 36,5%, w 2021 r. – 25,7%, w 2022 r. – 26,8%.

(akta kontroli str. 327-335)

Pomimo, że w *Planie transportowym* wskazano, że Gmina Miasta Tarnowa powinna nieustannie dążyć do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych i najbardziej odpowiadającego mieszkańcom Tarnowa, to liczba pasażerów komunikacji zbiorowej w Mieście systematycznie spadała co najmniej od 2013 r. z poziomu 12 400 tys. pasażerów do 10 900 tys. pasażerów w 2019 r. (spadek o 12,1%). W latach 2020-2021 ze względu na epidemię COVID-19 nastąpił zasadniczy spadek pasażerów komunikacji do poziomu 7 014 tys. osób w 2021 r. (spadek o 35,7% w stosunku do 2019 r.). W 2022 r., po okresie epidemii COVID-19, liczba pasażerów wzrosła do poziomu 8 328 tys. osób, ale była niższa o 32,8% od liczby pasażerów przewożonych w 2013 r. W okresie objętym kontrolą liczba pasażerów komunikacji zbiorowej w Tarnowie spadła z poziomu 11 000 tys. pasażerów w 2018 r. do 8 328 tys. w 2022 r. (spadek o 24,3%).

(akta kontroli str. 8, 25, 199, 204-205, 477, 543-548)

Prezydent wskazał, że Miasto konsekwentnie realizowało działania, które bezdyskusyjnie wpływały na zapewnianie możliwie najwyższego standardu usług przewozowych. Działania te obejmowały m.in. inwestycje w zakup taboru autobusowego, inwestycje w infrastrukturę przystankową oraz informację pasażerską. Prezydent wyjaśnił, że pomimo zachęt w transporcie publicznym, częściej wybierano samochód osobowy jako środek transportu m.in. ze względu na umiarkowane ceny paliw notowane w tym okresie oraz ze względu na przedkładanie komfortu dojazdu bezpośrednio do celu podróży bez konieczności pokonywania drogi dojazdu do przystanków. Jak dodał, wpływ na zmniejszenie liczby pasażerów w 2020 r. miały również ograniczenia pandemiczne. Jednocześnie w 2022 r. liczba pasażerów w stosunku do roku poprzedzającego wzrosła.

(akta kontroli str. 199, 204, 209, 216, 249, 254)

Miasto nie prowadziło regularnych badań satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej. Badania takie były zlecane w ograniczonym zakresie przy okazji tworzenia innych opracowań, tym samym Miasto nie posiadało rzetelnej wiedzy pozwalającej zdiagnozować przyczyny spadku liczby pasażerów (zagadnienie szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 141-199, 204, 337, 343)

W ankiecie NIK najlepiej oceniono atrakcyjność komunikacji publicznej w Tarnowie, pod względem dostępu do informacji na temat komunikacji publicznej (74% oceniających ją dobrze lub bardzo dobrze) oraz punktualność wygodę (70%). Najgorzej oceniono częstotliwość kursowania (17% oceniających dobrze lub bardzo dobrze).

³⁹ Koszty funkcjonowania komunikacji publicznej stanowiły w danym roku następujący % wydatków Miasta ogółem: w 2018r.- 3,5%, w 2019 r. – 3,7%, w 2020 r. – 3,5%, w 2021 r.-3%, w 2022 r. – 3,3%.

(akta kontroli str. 581-589)

W Mieście funkcjonowały dwa parkingi park&ride zlokalizowane przy ul. Do Huty (otwarty w 2015 r. pięciopiętrowy kryty, o pojemności 340 miejsc, w tym sześć miejsc dla osób niepełnosprawnych) oraz przy ul. Lwowskiej (o pojemności 135 miejsc, w tym 15 miejsc dla osób niepełnosprawnych).

Liczba miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych na parkingu przy ul. Do Huty była niezgodna z obowiązującymi przepisami (szczegóły przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*). Na parkingu przy ul. Do Huty obowiązywał cennik z preferencyjnymi cenami dla osób korzystających z komunikacji publicznej (komunikacji kolejowej lub innej komunikacji zbiorowej). Jednorazowa dobowo opłata postojowa dla osób korzystających z komunikacji wynosiła 5 zł (w przypadku posiadania *Tarnowskiej Karty Miejskiej Premium* cena wynosiła 2 zł)⁴⁰. Powstały w 2021 r. parking przy ul. Lwowskiej, z uwagi na dofinansowanie na jego powstanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, pozostaje bezpłatny w okresie trwałości projektu tj. do 2027 r.

(akta kontroli str. 7, 22-23, 45-46, 50, 53-54, 134-140, 209, 218, 238-243, 563-564)

W kontrolowanym okresie w miejskiej komunikacji publicznej nie były użytkowane autobusy zeroemisyjne lub napędzane biometanem. Wynikało to z faktu, że sporządzone w 2018 r. i 2021 r. *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych (AKK)*, wykazały brak korzyści wynikających z wykorzystywania takich autobusów. Miasto, zgodnie z art. 37 ust. 5 ustawy o elektromobilności, nie było zatem zobowiązane do zrealizowania obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych, o którym mowa w art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności. Jak wskazano w AKK z 2021 r. inwestycja taka mogłaby być opłacalna wyłącznie przy pozyskaniu zewnętrznego źródła dofinansowania na poziomie min. 87%.

(akta kontroli str. 9-10, 28, 30, 249, 254, 563-564)

W latach 2017-2022 o 80,8% wzrosła liczba użytkowanych w miejskiej komunikacji publicznej autobusów spełniających najwyższe standardy emisyjności (Euro VI). W 2017 r. w skład taboru wchodziło łącznie 95 autobusów, w tym: 29 niespełniających normy Euro II, 6 spełniających normę Euro II, 21 normę Euro III, 8 normę Euro IV, 21 normę Euro V, 10 normę Euro VI. W 2022 r. na 95 autobusów, 9 spełniało normę Euro III, 8 normę Euro IV, 26 normę Euro V oraz 52 normę Euro VI. Tym samym ponad połowa (54,7%) posiadane w 2022 r. taboru spełniało normę Euro VI. Obsługę publicznego transportu zbiorowego zapewniały m.in. 33 autobusy napędzane gazem CNG (autobusy ten stanowiły 34,7% posiadanej floty), co było zgodne ze wskazaniami części 9.3 *Planu transportowego* w zakresie wprowadzenia do eksploatacji pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

(akta kontroli str. 9, 28, 249, 254, 478)

Prezydent wyjaśnił, że od 2021 r. autobusy z normą Euro III i Euro IV, pomimo, że są sprawne technicznie, zostały wycofane z ruchu z uwagi na dbałość o ekologię i planowana jest ich sprzedaż.

(akta kontroli str. 28)

Użytkowana przez UMT flota pojazdów zmniejszyła się z siedmiu samochodów w 2018 r. do pięciu w 2022 r. (spadek o 28,6%). Z użytkowania wyeliminowana dwa najstarsze pojazdy spełniające normy Euro 3 i Euro 4, a pozostawiono pięć pojazdów spełniających normę Euro 6. W użytkowanej flocie nie zapewniono, od 1 stycznia

⁴⁰ W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 1 maja 2019 r. obowiązywał cennik, zgodnie z którym jednorazowa dobowo opłata postojowa dla osób korzystających z komunikacji wynosiła 1 zł, a w przypadku braku biletu komunikacji kolejowej lub innej komunikacji zbiorowej naliczano za każdą dobę parkowania opłatę w wysokości 20 zł.

2022 r., co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych, co było niezgodne z postanowieniami art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności (szczegóły przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 9, 29, 250, 255)

Wielkość użytkowanej w latach 2018-2022 floty samochodów przez miejskie jednostki pozostała bez zmian i wynosiła 23 samochody, jednocześnie o 10% zwiększyła się liczba pojazdów spełniających normy Euro 6/VI oraz od 2021 r. rozpoczęto korzystanie z dwóch samochodów elektrycznych. Wielkość floty samochodów w miejskich spółkach uległa w okresie objętym kontrolą niewielkiemu zwiększeniu z poziomu 165 pojazdów w 2018 r. do 179 pojazdów w 2022 r. (wzrost o 8,5%). W tym okresie liczba pojazdów spełniających wymagania Euro 6/VI o 16 sztuk (wzrost o 177,8%) oraz od 2019 r. rozpoczęto korzystanie z trzech pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli str. 9, 29-30)

W UMT od 2018 r. nie udzielono zamówień publicznych dotyczących zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy pojazdów. Wśród miejskich jednostek organizacyjnych w ramach zamówień publicznych od 2018 r. zakupiono trzy pojazdy, w tym jeden elektryczny. Od dnia 24 grudnia 2021 roku nie dokonywano zakupów autobusów do obsługi komunikacji miejskiej w Tarnowie, zaliczanych do kategorii M3, o których mowa w art. 68a ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 9, 30, 346, 348)

Miasto, stosownie do wymogów art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, zlecając lub powierzając wykonywanie zadań publicznych innym podmiotom wymagało od wykonawców co najmniej 10% łącznego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych⁴¹.

(akta kontroli str. 563-564)

Szczegółowemu badaniu poddano 18 pojazdów stwierdzając, że 17 pojazdów wykorzystywanych przez jednostki miejskie oraz samorządowe osoby prawne posiadały aktualne badania techniczne. Jeden z pojazdów, który nie posiadał aktualnych badań technicznych nie był użytkowany od kwietnia 2022 r. W tym czasie był naprawiany i ostatecznie podjęto decyzję o jego likwidacji ze względu na zły stan techniczny i wysokie koszty naprawy (likwidacja pojazdu planowana jest do końca 2023 r.). Poza weryfikacją formalną aktualności badań technicznych zlecono także, na podstawie art. 12 pkt 3 ustawy o NIK, Komendzie Miejskiej Policji w Tarnowie przeprowadzenie kontroli stanu technicznego wybranych 9 pojazdów⁴². Badanie wykazało, że pojazdy spełniały normy emisji spalin.

(akta kontroli str. 350-371, 563-564, 596-597)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Miasto nie zaktualizowało *Planu transportowego* przyjętego w 2014 r. (jedyna aktualizacja przeprowadzona została w 2016 r.), pomimo że zdezaktualizowały się główne założenia będące podstawą jego opracowania, a art. 80 *ustawy o elektromobilności* nakładał na Miasto obowiązek aktualizacji *Planu transportowego* w terminie do 22 lutego 2019 r.

Zgodnie z art. 80 *ustawy o elektromobilności* *Plan transportowy* powinien zostać zaktualizowany w celu uwzględnienia w nim wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*.

⁴¹ Weryfikacji dokonano na próbie pięciu zamówień publicznych z lat 2022-2023: WIM.271.1.2022, WIM.271.3.2022, WIM.271.48.2022, WIM.271.1.2023 oraz WIM.271.4.2023.

⁴² Spośród 10 pojazdów, których kontrolę zlecono, jeden z pojazdów był wyłączony z eksploatacji co uniemożliwiło poddanie go badaniem pod kątem zadymienia spalin.

Aktualizacja *Planu transportowego* powinna w szczególności uwzględniać wyniki analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 37 ust. 1 *ustawy o elektromobilności* oraz zapisy dotyczące linii wykorzystujących pojazdy gazowe w komunikacji miejskiej oraz geograficzne położenie stacji gazu ziemnego.

Niezaktualizowanie *Planu transportowego* było także działaniem nierzetelnym, ponieważ dokument ten w ciągu siedmiu lat od ostatniej zmiany stał się w części nieaktualny. Zdezaktualizowały się główne założenia będące podstawą jego opracowania takie jak kształt sieci komunikacji zbiorowej. W *Planie transportowym* wskazano m.in., że sieć ta obejmuje gminy Tarnów, Lisia Góra i Pleśna, a Prezydent wypowiedział zawarte porozumienia z tymi gminami z dniem 1 stycznia 2021 r. i do dnia zakończenia kontroli nie zawarł nowych porozumień. Ponadto *Plan transportowy* ostatni raz był aktualizowany w okresie, kiedy komunikacją miejską Tarnowa poruszało się ok. 12 mln pasażerów, a w 2022 r. było to jedynie 8,3 mln pasażerów.

(akta kontroli str. 209, 218, 337, 343, 423-482, 543-548, 563-564)

Prezydent wyjaśnił, że nie określono geograficznego położenia stacji gazu ziemnego dla autobusów z uwagi na fakt, iż ogólnodostępna stacja tankowania gazu CNG zlokalizowana na terenie MPK Sp. z o.o. w Tarnowie będącego operatorem sieci linii komunikacyjnych była jedyną taką stacją na terenie miasta Tarnowa i powiatu tarnowskiego i dla wszystkich zainteresowanych było rzeczą oczywistą, że autobusy Operatora są tankowane w tym miejscu. Jak dodał, ponoszenie dużych kosztów opracowania aktualizacji *Planu transportowego* z uwagi na wniesienie oczywistej dla wszystkich informacji w zakresie stacji tankowania wydawało się mało uzasadnione ze społecznego punktu widzenia. Informacje takie zostaną zawarte w przypadku zlecenia przez Gminę Miasta Tarnowa opracowania aktualizacji *planu transportowego* w większym zakresie merytorycznym. Jak dodał, nie dokonano do tej pory zmiany *Planu transportowego* w zakresie informacji o zasięgu terytorialnym oddziaływania planu na sąsiednie gminy, gdyż nadal z uwagi na prowadzone rozmowy istnieje szansa powrotu obsługi komunikacji miejskiej w gminach Tarnów, Lisia Góra i Pleśna, w zakresie jaki obowiązywał przed wypowiedzeniem porozumień międzygminnych.

(akta kontroli str. 209, 218)

Zastępca Prezydenta poinformował, że *Plan transportowy* dopuszczał zmiany w układzie sieci linii komunikacyjnych w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowopowstałych generatorów ruchu oraz uwzględnianie postulatów mieszkańców i rad osiedlowych. Takie zmiany były dokonywane na wybranych elementach sieci komunikacji miejskiej (zmiany rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych) w okresie objętym kontrolą. Jak wskazał, zapisy *Planu transportowego* informują o potrzebie jego kolejnej aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb, jednocześnie wskazując, że to Miasto będzie podejmowało decyzję o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Po 2016 roku nie podjęto decyzji o dokonaniu aktualizacji *Planu transportowego* w przeświadczeniu, że zaistniałe do tej pory zmiany nie warunkowały takiej konieczności.

(akta kontroli str. 337, 343)

NIK zauważa, że *Plan transportowy* to, zgodnie z art. 9 ust. 3 *ustawy o publicznym transporcie*, akt prawa miejscowego, w oparciu o który prowadzona była w Mieście polityka transportu zbiorowego. Z tego względu kluczowe znaczenie ma fakt, aby dane oraz informacje w nim znajdujące były aktualne i odnosiły się do rzeczywistej sytuacji transportowej. Ponadto od momentu wygaśnięcia obowiązywania

porozumień międzygminnych minęło już półtora roku, co było czasem wystarczającym na podjęcie przez Miasto odpowiednich kroków w celu aktualizacji *Planu transportowego* i jego dostosowania do bieżącej sytuacji transportowej. Należy zauważyć, że Miasto nie zawarło z ww. gminami nowych porozumień, pomimo przedstawienia im takiej oferty, a z ustaleń kontroli nie wynika, żeby ta sytuacja miała się zmienić w najbliższej przyszłości.

2. Miasto nie prowadziło badań dotyczących udziału podróży poszczególnymi środkami transportu po Tarnowie, badań satysfakcji pasażerów komunikacji ani nie podjęło działań mających na celu ustalenie przyczyn spadku liczby pasażerów komunikacji publicznej (od 2013 r.), co było działaniem nierzetelnym. Miasto dostrzegало konieczność promowania korzystania z komunikacji publicznej w dokumentach strategicznych takich jak:
 - *Strategia Rozwoju Miasta – Tarnów 2020*, gdzie wskazano, że wzrost liczby samochodów osobowych wpływa na zwiększenie zatłoczenia ulic, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza oraz na zmniejszenie się liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej,
 - *POŚ 2017-2024*, gdzie jednym z zaplanowanych działań było ograniczenie emisji ze źródeł komunikacyjnych poprzez m.in. promowanie korzystania z komunikacji zbiorowej.

Ze względu na brak badań dotyczących udziału podróży poszczególnymi środkami transportu po Tarnowie, badań satysfakcji pasażerów komunikacji oraz niepodjęcie innych działań mających na celu ustalenie przyczyn spadku liczby pasażerów komunikacji nie ustalono jego przyczyn i nie wdrożono skutecznych rozwiązań, zachęcających do korzystania z komunikacji publicznej. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej spadła z poziomu 12 400 tys. w 2013 r. do 10 900 tys. pasażerów w 2019 r. (spadek o 12,1%). W latach 2020-2021 ze względu na epidemię COVID-19 nastąpił zasadniczy spadek pasażerów komunikacji do poziomu 7 014 tys. osób w 2021 r. (spadek o 35,7% w stosunku do 2019 r.). W 2022 r., po okresie epidemii COVID-19, liczba pasażerów wzrosła do poziomu 8 328 tys. osób, ale była niższa o 32,8% od liczby pasażerów przewożonych w 2013 r. W okresie objętym kontrolą liczba pasażerów komunikacji zbiorowej w Tarnowie spadła z poziomu 11 000 tys. pasażerów w 2018 r. do 8 328 tys. w 2022 r. (spadek o 24,3%).

(akta kontroli str. 8, 25, 199, 204-205, 337, 343, 477, 543-548)

Zastępca Prezydenta poinformował, że Miasto z uwagi na konieczność ograniczania wydatków budżetowych nie prowadziło regularnych badań ankietowych wśród mieszkańców, mających na celu pozyskanie informacji na temat ich preferencji przy wyborze rodzaju podróży oraz przyczyn dokonywanych wyborów. Miasto przeprowadza własne analizy ilości przewożonych pasażerów oraz potrzeb przewozowych, dostosowując do tego kształt sieci linii komunikacji miejskiej oraz rozkłady jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych. Prowadzone działania nie odwróciły trendu spadkowego w ilości przewożonych pasażerów, ale we własnej ocenie doprowadziły do zahamowania tempa spadku, które bez tych działań przypuszczalnie byłoby bardziej odczuwalne.

(akta kontroli str. 337, 343)

NIK zauważa, że w przyjętych w Mieście dokumentach strategicznych wskazywano na konieczność zwiększenia wykorzystania innych form transportu niż samochód osobowy. Wyjaśnienia Zastępcy Prezydenta i dane posiadane przez Miasto nie przesądzają, czy spadek liczby pasażerów komunikacji wynika z jej nieatrakcyjności, zmniejszania się liczby mieszkańców Tarnowa, czy zmiany struktury podróży po Mieście np. poprzez przesiadanie się pasażerów komunikacji na rowery. Zdaniem NIK

bez rzetelnej wiedzy w tym obszarze niemożliwa jest właściwa diagnoza przyczyn spadku liczby pasażerów i podjęcie decyzji co do dalszych działań.

3. Liczba stanowisk parkingowych dla osób niepełnosprawnych na parkingu park&ride przy ul. Do Huty, znajdującym się w *strefie ruchu* w rozumieniu art. 2 pkt 16 a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym⁴³, wynosiła sześć szt. na 340 miejsc parkingowych ogółem. Było to niezgodne z art. 12a ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴⁴, zgodnie z którym liczba takich miejsc powinna wynosić co najmniej 4% ogólnej liczby stanowisk, tj. w tym przypadku 14 miejsc.

(akta kontroli str. 22-23, 209, 218, 239-243)

Prezydent wyjaśnił, że w projekcie parkingu park&ride przy ul. Do Huty zaplanowano sześć miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych i tyle miejsc wykonano. Strefę ruchu utworzono na terenie parkingu w okresie późniejszym, jednak w ślad za tym nie utworzono dodatkowych miejsc dla osób niepełnosprawnych, co zostanie w najbliższym czasie uzupełnione.

(akta kontroli str. 209, 218)

4. W użytkowanej w UMT flocie pięciu pojazdów samochodowych, nie było ani jednego pojazdu elektrycznego. Było to niezgodne z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, stanowiącym, że Urząd miał zapewnić, od 1 stycznia 2022 r., co najmniej 10% udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych.

(akta kontroli str. 9, 29-30, 250, 255)

Prezydent wyjaśnił, że proces planowania zakupów inwestycyjnych w Urzędzie odbywał się z uwzględnieniem głównych zasad dokonywania wydatków ze środków publicznych, w szczególności z zachowaniem celowości i oszczędności wydatków. Zakup samochodu elektrycznego stanowiłby poważne obciążenie dla budżetu, a ponadto pociągał za sobą dodatkowe koszty związane z dostosowaniem infrastruktury oraz koszty eksploatacji niewspółmiernie wyższe w odniesieniu do pozostałych samochodów. Posiadana flota była wystarczająca do zabezpieczenia potrzeb związanych z funkcjonowaniem Urzędu i dotychczas praktykowano naturalne zastępowanie nowym pojazdem samochodu wyeksploatowanego, który zostaje wycofany z dalszego użytkowania. Jak dodał, mając na względzie przepisy wspomnianej ustawy oraz bieżącą sytuację ekonomiczną i finansową jst, zakup kolejnego pojazdu powinien być świadomy i uzasadniony, w szczególności w sytuacji gdy wszystkie wydatki ograniczono do minimum, a bieżące koszty energii przekraczają możliwości ich pokrycia. Prezydent wskazał, że zakup pojazdu elektrycznego na potrzeby urzędu zostanie zrealizowany w chwili wycofania kolejnych pojazdów z użytkowania oraz w miarę możliwości finansowych.

(akta kontroli str. 250, 255)

Mając na względzie, że w okresie objętym kontrolą UMT nie nabywał samochodów, a użytkowane spełniały normy emisji Euro 6, NIK uwzględnia argumenty przedstawione przez Prezydenta.

5. W Urzędzie nierzetelnie sporządzono sprawozdania z realizacji POP 2020 za 2021 r. i 2022 r. W sprawozdaniach za 2021 r. i 2022 r. wskazano, że na terenie Tarnowa funkcjonują cztery parkingi park&ride o łącznej pojemności 371 miejsc parkingowych, podczas gdy faktycznie na terenie Miasta funkcjonowały dwa parkingi park&ride o łącznej pojemności 490 miejsc⁴⁵. W sprawozdaniu za 2021 r. wskazano, że oddano do użytkowania dwa nowe parkingi park&ride o łącznej pojemności 162 miejsc,

⁴³ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm. Dalej: prawo o ruchu drogowym.

⁴⁴ Dz. U. z 2023 r. poz. 645, ze zm.

⁴⁵ Park&ride przy ul. Do Huty oraz ul. Lwowskiej.

podczas gdy faktycznie w 2021 r. oddano do użytkowania jeden parking o pojemności 150 miejsc. Ponadto w sprawozdaniu z realizacji *POP 2020* za 2022 r. wskazano, że w 2022 r. wybudowano nowe drogi dla rowerów o długości 1,29 km, pomimo że faktycznie nie wybudowano w 2022 r. żadnej nowej drogi dla rowerów.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 7, 20, 22-23, 238-243, 249, 253, 260-281)

Prezydent wyjaśnił, że w sprawozdaniach z realizacji *POP 2020* za lata 2021-2022 mylnie wskazano dwa parkingi na węzłach przesiadkowych jako parkingi park&ride. Jak dodał, w wyniku pomyłki wskazano również błędną ilość miejsc parkingowych oraz długość wybudowanych w 2022 r. nowych dróg dla rowerów. Ponadto jeszcze w trakcie trwania czynności kontrolnych NIK, Miasto sporządziło korekty tych sprawozdań.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 249, 253, 301-326)

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto tworzyło warunki na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w ramach organizacji ruchu. NIK pozytywnie ocenia podejmowanie takich działań jak ograniczanie ruchu ciężarowego w Mieście oraz wprowadzenie ITS zwiększającego płynność ruchu. Jednocześnie NIK zwraca uwagę, że istotny wpływ na ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach ma stworzenie systemu dostępnej, atrakcyjnej, przystępnej cenowo i niskoemisyjnej komunikacji publicznej. Miasto wprowadziło zidentyfikowało w *Planie transportowym* konieczność nieustannego dążenia do zapewnienia jak najlepszej komunikacji publicznej w Tarnowie, to jednak systematycznie ograniczono kursowanie komunikacji publicznej, a liczba pasażerów malała od co najmniej 10 lat. NIK negatywnie ocenia niepodjęcie przez Miasto działań mających na celu ustalenie przyczyn spadku liczby pasażerów komunikacji publicznej, w efekcie czego niemożliwa była właściwa diagnoza przyczyn spadku liczby pasażerów i podjęcie decyzji co do dalszych działań.

Urząd, zgodnie art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, zlecając lub powierzając wykonywanie zadań publicznych innym podmiotom wymagał od wykonawców co najmniej 10% łącznego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych. NIK zwraca uwagę, że nie zapewniono wymaganego udziału minimum 10% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów, co było spowodowane tym, iż UMT w okresie objętym kontrolą w ogóle nie kupował pojazdów, a użytkowane spełniały normy emisji Euro 6.

3. Działania na rzecz eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin podejmowane przez miasto

Opis stanu faktycznego

Miasto zaplanowało działania na rzecz eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. W *POŚ 2017-2024* jednym z zadań mających pomóc w ograniczeniu emisji ze źródeł komunikacyjnych było wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych na terenie miasta oraz kontrola prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.

(akta kontroli str. 623-626)

Zadania związane z nadzorem nad stacjami diagnostycznymi wpisane zostały również w obowiązujące w okresie objętym kontrolą programy ochrony powietrza przygotowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego w porozumieniu z Urzędem Miasta Tarnowa. W *POP 2017* obowiązującym do 26 października 2020 r. wśród działań naprawczych wskazano m. in. wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów polegające zarówno na kontroli stacji diagnostycznych pojazdów jak i współpracy z Policją przy wyrwykowych kontrolach pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne oraz pojazdów zatrzymywanych

w ramach rutynowych kontroli w zakresie ich pełnej sprawności technicznej oraz badania emisji spalin.

(akta kontroli str. 627-628)

W POP 2020 obowiązującym od 27 października 2020 r., wśród zadań starostów wskazano prowadzenie kontroli każdej stacji diagnostycznej pojazdów co najmniej raz w roku, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości w zakresie badań emisji na stacji, przeprowadzenie ponownej kontroli oraz *inicjowanie we współpracy z Policją i Inspekcją Transportu Drogowego co najmniej 4 rocznie akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin.*

(akta kontroli str. 416-422)

W okresie objętym kontrolą na terenie Miasta funkcjonowało od 24 do 27 stacji kontroli pojazdów (dalej: SKP). W 2018 r. Urząd przeprowadził 24 kontrole SKP, w 2019 r. 25 kontroli, w 2020 r. 26 kontroli, w 2021 r. 27 kontroli, a w 2022 r. 28 kontroli. W trakcie żadnej z tych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w obszarze badania emisji spalin przez diagnostów. Analiza kontroli SKP działających na terenie miasta w latach 2020-2022 wykazała, że w 2020 r. kontrole 12 stacji kontroli pojazdów zostały przeprowadzone z przekroczeniem terminu, o którym mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy prawo o ruchu drogowym, tj. przed upływem okresu 12 miesięcy od ostatniej kontroli (zagadnienie szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 10, 31-41)

W opinii Prezydenta posiadane uprawnienia do kontroli SKP są wystarczające dla oceny spełnienia wymagań koniecznych do prowadzenia takiej stacji, natomiast nie pozwalają sprawdzić czy diagnosty prawidłowo i rzetelnie sprawdzają emisję spalin przez pojazdy. Zdaniem Prezydenta wprowadzenie obowiązku dokumentowania wyników pomiar emisji spalin w trakcie badań technicznych wraz ze zwiększeniem kontroli Policji i ITD w tym obszarze wpłynęłoby pozytywnie na rozwiązanie problemu dopuszczania do ruchu pojazdów nadmiernie emitujących spaliny.

(akta kontroli str. 211, 220-221)

Liczba badań technicznych pojazdów przeprowadzono w SKP funkcjonujących na terenie miasta wyniosła 62 580 w 2018 r., 63 186 w 2019 r., 62 031 w 2020 r., 61 693 w 2021 r. oraz 63 391 w 2022 r. Udział kontroli zakończonych wynikiem negatywnym ze względu na niespełnienie wymagań technicznych związanych z emisją spalin zmniejszył się w okresie objętym kontrolą z 0,11% w 2018 r. do 0,04% w 2022 r. W 2018 r. wynik negatywny ze względu na niespełnienie wymagań technicznych związanych z emisją spalin uzyskało 69 pojazdów, w 2019 r. 41 pojazdów, w 2020 r. 42 pojazdy, w 2021 r. 15 pojazdów, a w 2022 r. 28 pojazdów.

(akta kontroli str. 630)

Miasto nie realizowało działań zaplanowanych w POP 2017 oraz POP 2020 dotyczących współpracy z Policją i ITD zakresie wyrywkowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne oraz pojazdów zatrzymywanych w ramach rutynowych kontroli w zakresie ich pełnej sprawności technicznej oraz badania emisji spalin ani nie inicjowało prowadzenia akcji weryfikacyjnych pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin działań (zagadnienie szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 10, 41-42)

Współpraca Miasta z Policją w obszarze eliminowania pojazdów nadmiernie emitujących zanieczyszczenia ograniczała się do pozyskiwania, od 2020 r., z Policji danych na temat realizacji działań związanych z ograniczeniem emisji z transportu. Z przekazanych przez Policję informacji wynika, że w 2020 r. skontrolowano 72 pojazdy, w ośmiu przypadku stwierdzono niespełnienie wymagań dotyczących

emisji spalin (11,1%). W 2021 r. stwierdzono nieprawidłowości podczas badania 11 z 52 pojazdów (21,1%), a w 2022 r. nieprawidłowości stwierdzono w 18 ze 157 skontrolowanych pojazdów (11,5%). Miasto nie pozyskiwało jednak informacji jakie konkretnie to były pojazdy oraz w których stacjach diagnostycznych były poddawane badaniom i nie prowadziło analiz działania SKP pod tym kątem.

(akta kontroli str. 10, 41-42, 62-74, 629)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W 2020 r. Miasto przeprowadziło kontrole 12 spośród 25 SKP (48%) funkcjonujących na terenie Miasta po upływie od 371 do 451 dni od dnia poprzedniej kontroli. Było to niezgodne z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowiącym, że takie kontrole powinny odbywać się co najmniej raz w roku. Kontrole tych stacji zostały przeprowadzone z opóźnieniem wynoszącym od 5 do 85 dni.

(akta kontroli str. 10, 31-41)

Prezydent wyjaśnił, że przekroczenie terminu wynikało ze zmian organizacyjnych w funkcjonowaniu Urzędu Miasta Tarnowa w tym Wydziału Komunikacji w związku z ogłoszeniem na terytorium Polski stanu zagrożenia epidemicznego i stanu epidemii. Wskazał, że Dyrektor Wydziału Komunikacji polecił wybranym pracownikom Wydziału Komunikacji wykonywanie pracy zdalnej w miejscu zamieszkania. Zaznaczył, że miało to na celu zmniejszenie do koniecznego minimum kontaktów pomiędzy pracownikami oraz klientami Urzędu w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się koronawirusa SARS-CoV-2. Dodał, że po zakończeniu pracy zdalnej wyznaczeni pracownicy niezwłocznie przeprowadzili zaległe kontrole w kolejności zgodnej z planem kontroli zatwierdzonym przez Dyrektora Wydziału Komunikacji.

(akta kontroli str. 210, 219-220)

2. Zaplanowane w *POP 2017* i *POP 2020* działania jakie Miasto miało realizować wspólnie z organami kontroli ruchu drogowego nie były realizowane. W *POP 2017* wśród długookresowych działań naprawczych 3.1.2 *Ograniczenie emisji z transportu* zaplanowano na lata 2018-2020 działania⁴⁶ Miasta obejmujące współpracę z Policją dotyczącą prowadzenia wyrywkowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne oraz sprawdzeń pojazdów zatrzymywanych w ramach rutynowych kontroli. Współpraca miała dotyczyć badania pełnej sprawności technicznej tych pojazdów, w tym badania emisji spalin, jednak nie została podjęta przez Miasto. W *POP 2020* przyjęto działanie 2 *Ograniczenie emisji z sektora transportu*, w ramach którego zaplanowane zadanie polegające na inicjowaniu przez Miasto, we współpracy z Policją i ITD, czterech rocznie (począwszy od 2020 r.) akcji weryfikujących pojazdy poruszające się po drogach pod kątem emisji spalin. Do dnia zakończenia kontroli, tj. przez 1054 dni od dnia uchwalenia *POP 2020* Miasto nie zainicjowało takich akcji.

(akta kontroli str. 10, 41-42, 416-422, 627-628)

Prezydent wyjaśnił, że nie prowadzono wspólnie z organami kontroli ruch drogowego działań dotyczących wyrywkowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne, gdyż rutynowe kontrole w zakresie badania emisji spalin prowadzone są na terenie miasta przez Policję. Poinformował, że informacje na temat realizacji działań związanych z ograniczeniem emisji z transportu, prowadzonych przez Komendę Miejską Policji w Tarnowie pozyskiwanie są corocznie. Dodał, że miasto w sposób bieżący i ciągły współpracuje z Komendą Miejską Policji w Tarnowie, która prowadzi kontrole pojazdów w zakresie badania emisji spalin, a poprzez

⁴⁶ Nazwa działania naprawczego: Wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów.

korespondencje w tym zakresie przypomina oraz inicjuje działania, mające na celu ograniczenie emisji spalin.

(akta kontroli str. 10, 41-42, 209-210, 219)

NIK zaznacza, że w *POP 2017* i *POP 2020* przewidziano współpracę Miasta z Policją oraz inicjowania działań realizowanych przez organy kontroli ruchu drogowego. Programy ochrony powietrza to akty prawa miejscowego – zgodnie z art. 87 i art. 94 Konstytucji RP i art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*⁴⁷. Prawo miejscowe jest źródłem powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej obszarze działania organów, które je ustanowiły – w tym przypadku na terenie województwa małopolskiego. Działania te miały się przyczynić do ograniczenia emisji z sektora transportu. Ich głównym celem miało być ograniczenie liczby pojazdów o wysokiej emisji zanieczyszczeń oraz wyeliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń. Sprowadzenie współpracy z policją i ITD do zbierania danych o ilości przeprowadzonych kontroli *post factum* nie było działaniem mającym charakter inicjowania współpracy jak zaplanowano w *POP 2020*.

OCENA CZĄSTKOWA

Działania Miasta w obszarze eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin ograniczały się do corocznych kontroli stacji diagnostycznych. Pomimo tego Miasto nie skontrolowało niemal połowy funkcjonujących SKP w ustawowym terminie w 2020 r. ze względu na epidemię COVID-19. NIK negatywnie ocenia niepodjęcie przez Miasto współpracy z Policją i ITD oraz nieinicjowanie działań weryfikujących sprawność pojazdów, pomimo ich zaplanowania w *POP 2017* i *POP 2020*. W ocenie NIK niepodjęcie przez Miasto współpracy z Policją i ITD ograniczało skuteczność działań na rzecz wyeliminowania z ruchu w Tarnowie pojazdów niespełniających przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń. Zasadność podejmowania takich działań potwierdzają także statystyki policyjne, z których wynika, że w trakcie wrywkowych kontroli pojazdów prowadzonych przez Policję skala nieprawidłowości wśród kontrolowanych pojazdów na terenie Tarnowa w zakresie emisji spalin wynosiła od 11,1% do 21,1%. NIK zwraca jednak uwagę na niewielką skalę tych kontroli (sprawdzano od 52 do 157 pojazdów rocznie), co przemawia za koniecznością podejmowania przez Miasto działań inicjujących takie kontrole.

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 wnioski:

Wnioski

1. Regularne inicjowanie, we współpracy z Policją i ITD, akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po Tarnowie pod kątem emisji spalin.
2. Zaktualizowanie *Planu transportowego* z uwzględnieniem elementów opisanych w niniejszym wystąpieniu.
3. Zapewnienie na parkingu park&ride przy ul. Do Huty wymaganej liczby stanowisk parkingowych dla osób niepełnosprawnych.
4. Uwzględnienie konieczności zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych w użytkowanej przez UMT flocie pojazdów samochodowych przy planowaniu zakupu samochodów dla Miasta oraz jego jednostek.
5. Rozważenie przeprowadzenia badań mających na celu ustalenie przyczyny postępującego od 2013 r. spadku liczby pasażerów komunikacji publicznej.

⁴⁷ Dz. U. z 2022, poz. 2556, ze zm.

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 Krakowie. 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 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Kraków, 18 sierpnia 2023 r.

Kontroler
Aleksander Podsiadło
specjalista kontroli państwowej

DYREKTOR
Najwyższej Izby Kontroli
Delegatury w Krakowie

Kontroler
Piotr del Fidali
główny specjalista kontroli państwowej