



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.3.3.2024

Pan
Marcin Witko
Prezydent Miasta
Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim
ul. P.O.W. 10/16; 97-200 Tomaszów Mazowiecki

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/079 Ograniczanie ruchu samochodowego w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim ¹ , ul. P.O.W. 10/16; 97-200 Tomaszów Mazowiecki
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marcin Witko, Prezydent Miasta ² , od 21 października 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego 2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do dnia zakończenia kontroli, tj. do 27 marca 2024 r.), z wykorzystaniem dokumentów sprzed tego okresu, istotnych dla kontrolowanej działalności
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Katarzyna Kaczowska, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LLO/12/2024 z dnia 4 stycznia 2024 r. (akta kontroli str. 1-2)

¹ Zw. dalej Urzędem Miasta.

² Zw. dalej Prezydentem.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zw. dalej ustawą o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Prezydent podejmował działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w Mieście Tomaszów Mazowiecki. Niemniej jednak działania te przede wszystkim koncentrowały się na potrzebach rozwoju transportu zbiorowego.

W Urzędzie opracowano dokumenty o charakterze planistyczno-strategicznym, tj. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”⁵ oraz „Strategię rozwoju elektromobilności dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego”⁶, uwzględniające działania ograniczające ruch samochodowy w Tomaszowie Maz. Przed ich przyjęciem zapewniono mieszkańcom Tomaszowa Maz. możliwość wzięcia udziału w konsultacjach na temat planowanych działań. Prezydent jednakże nierzetelnie zweryfikował wykonanie zlecenia ich opracowania. W dokumentach tych nie określono bowiem zamierzonych efektów realizacji celów lub określano je – nie w sposób wymierny i precyzyjny – ale ogólnie i opisowo, bez wskazania wartości bazowych i docelowych, nie określono też mierników rezultatu planowanych działań, czy precyzyjnego horyzontu czasowego, w którym przewiduje się osiągnięcie zakładanego celu. Zastrzeżenia NIK budzi również niespójność pomiędzy Strategią elektromobilności a Planem rozwoju transportu zbiorowego w zakresie różnego terminu zakończenia realizacji części tych samych zadań i osiągnięcia danego celu. Ponadto przed ich przyjęciem nie przeprowadzono diagnozy potrzeb innych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów, pomimo iż definiowały one potrzebę realizacji rozbudowy sieci dróg pieszo-rowerowych oraz nie przeprowadzono kompleksowych badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, którego wyniki stanowić miały wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej. Co więcej, podczas ich procedowania nie skonsultowano ujętych w nich założeń i rozwiązań inwestycyjnych z zarządcami innych kategorii dróg publicznych biegnących przez teren administracyjny Miasta.

Za nieprawidłowe NIK uznała niezapewnienie przez Prezydenta rzetelnej weryfikacji zdefiniowanych założeń (parametrów) w sporządzonej na zlecenie aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego, przez co niegospodarnie wydatkowano 50.000 zł – w treści powielano (całymi akapitami) dane z minionych lat ujęte we wcześniejszych dokumentach o charakterze strategicznym, wskazywano nieaktualne bądź błędne dane. Opracowanie aktualizacji podyktowane było jedynie potrzebą ewentualnej aplikacji o dofinansowanie zakupów taborowych.

Miasto, w ramach realizacji zaplanowanych w dokumentach planistyczno-strategicznym zadań, skoncentrowało się przede wszystkim na rozwoju transportu zbiorowego – w tym zakresie m.in. doposażyło przystanki autobusowe w wiaty, osłony przeciwwiatrowe, wykonało montaż zielonych przystanków oraz zamontowało instalację fotowoltaiczną na terenie miejskiej zajezdni autobusowej.

Co do zasady Miasto nie podejmowało działań w celu rozwoju transportu pieszorowerowego, mimo iż na potrzebę konsekwentnej realizacji rozbudowy sieci dróg rowerowych przy zapewnieniu jej spójności (z terminem wykonania do 2020 r.) wskazano już w 2015 r. w Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego⁷. Jednakże zadania w nim ujęte w zakresie rozwoju i budowy sieci komunikacji rowerowej do lutego 2024 r. nie zostały zrealizowane. Wzrost liczby km dróg pieszych i rowerowych (o 3,2 km w latach 2020-2023) wynikał jedynie z przejęcia w 2022 r. fragmentu odcinka drogi powiatowej i zaliczeniu jej do kategorii dróg gminnych.

Ponadto Prezydent nie zrealizował części istotnych zadań uwzględniających elementy ograniczające ruch samochodów oraz poprawiających bezpieczeństwo

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

⁵ Zw. dalej Planem rozwoju transportu zbiorowego.

⁶ Zw. dalej Strategią elektromobilności.

⁷ Zw. dalej PZMM.

pieszych i rowerzystów, określonych w harmonogramie Strategii elektromobilności bądź zrealizował je w niepełnym zakresie.

Zastrzeżenia NIK budzi wiarygodność raportów rocznych z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii elektromobilności, w znaczeniu prawdziwości ich treści, składanych co roku do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej⁸ – Prezydent wykazywał w nich nieprawdziwe dane, tj. zadania, których de facto nie zrealizował. Stwierdzono również przypadki nierzetelnego ich sporządzenia, polegające na ujmowaniu zadań, które realizowane były w innych latach niż dotyczył raport.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły również nielegalnego umieszczania znaków drogowych ograniczających (i znoszących to ograniczenie) ruch samochodowy do 30 km/h w strefie TEMPO 30, tj. bez wiedzy i zgody organu zarządzającego ruchem w Tomaszowie Mazowieckim – Starosty Powiatu Tomaszowskiego.

Realizowane zadania finansowane były ze źródeł zewnętrznych oraz środków własnych. Miasto prowadziło działalność informacyjno-edukacyjną informującą o wpływie elektromobilności na środowisko i zdrowie mieszkańców oraz propagującą korzystanie z zeroemisyjnych środków transportu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

1. Miejskie strategie ograniczania ruchu samochodowego

1. W okresie objętym kontrolą – w ramach miejskiej strategii ograniczenia ruchu samochodowego w Tomaszowie Mazowieckim – obowiązywały Plan rozwoju transportu zbiorowego oraz Strategia rozwoju elektromobilności.

Przyjęcie ww. Planu oraz Strategii nastąpiło w 2020 r. na mocy uchwał Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego¹⁰, a ich wykonanie powierzone zostało Prezydentowi.

Opracowane zostały przez firmę zewnętrzną¹¹ na zlecenie Urzędu, posiadającą stosowne doświadczenie.

(akta kontroli str. 131-223, 338-446, 459-464, 481-486, 1166-1167)

W Planie rozwoju transportu zbiorowego określono:

- cel główny, jakim było zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, czego przejawem miał być udział transportu publicznego w przewozach na poziomie 25-50%,
- cele uzupełniające, m.in. zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym; zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych; integracja transportu publicznego, obejmująca transport miejski i transport regionalny; zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko,
- cele szczegółowe, m.in. zidentyfikowanie potrzeb przewozowych; określenie zasad finansowania usług przewozowych; określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu; określenie systemu informacji dla pasażerów.

(akta kontroli str. 131-227)

Opracowanie i przyjęcie Planu rozwoju transportu zbiorowego poprzedzone zostało analizą istniejącego stanu w zakresie, m.in. czynników demograficznych i motoryzacji; czynników społecznych determinujących kształt oferty przewozowej, oceny jakości

⁸ Zw. dalej NFOŚiGW.

⁹ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁰ Dla Planu – uchwała nr XXXVI/261/2020 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 20 listopada 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”, a dla Strategii – uchwała nr XXXIII/247/2020 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 24 września 2020 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego”.

¹¹ Plan – na podstawie umowy z dnia 5 czerwca 2020 r., a Strategia – na podstawie umowy z dnia 27 grudnia 2019 r.

powietrza¹² oraz wpływu transportu na środowisko, struktury taboru posiadanego przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim¹³, dostępu do infrastruktury transportowej (przewozy kolejowe, autobusowe, pasy rowerowe, strefa płatnego parkowania). W Planie uwzględniono również cele wynikające z dokumentów strategicznych woj. łódzkiego (np. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do 2020 r., Strategia rozwoju województwa łódzkiego 2020).

Opracowanie Planu poprzedzone zostało diagnozą w zakresie wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej¹⁴, którego celem była weryfikacja trafności rozwiązań wdrożonych od 15 stycznia 2018 r. w zakresie oferty przewozowej, tj. nowych tras linii i rozkładów jazdy. Badaniem objęto 18.983 pasażerów oraz wszystkie kursy autobusowe na każdej linii. Analiza wykazała średniomiesięczny wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej o 56,8% w porównaniu do 2017 r.; w granicach administracyjnych miasta nastąpił wzrost liczby pasażerów o 69,2%, a na obszarze pozamiejskim – o 2,5%. Wg Planu *„wobec zadowalającego i dość wyrównanego wykorzystania pojazdów większości linii, nie zachodzi potrzeba istotnej modyfikacji oferty przewozowej w zakresie tras linii i ich rozkładów jazdy”*. Jednocześnie w Planie wskazano, że w konsekwencji oddziaływania warunków zewnętrznych popyt na wykorzystanie komunikacji miejskiej może się zmniejszać o 30% w 2021 r., o 14% - w 2025 r. i o 15% - w 2030 r., ale *„wobec braku w lipcu 2020 r. wiarygodnych danych co do długofalowych skutków wprowadzonych ograniczeń oraz wpływu pandemii COVID-19 na zachowania komunikacyjne mieszkańców, dane te należy potraktować z dużą ostrożnością”*.

Ponadto ujęte zostały dane w zakresie preferencji i zachowań komunikacyjnych podróżnych na podstawie analiz przeprowadzonych w 2015 r.¹⁵ (na dzień wdrożenia Planu Urząd nie dysponował aktualnymi badaniami w tym zakresie). Z analizy tej wynikało, że do najważniejszych przyczyn zniechęcających do korzystania z komunikacji miejskiej zaliczono „nieodpowiednie godziny odjazdów” (40% ankietowanych), „źle wytyczone trasy” (29%) oraz niski komfort podróży i wysoką cenę biletów (po 19%)¹⁶. Dominującym środkiem transportu był samochód osobowy (71% wskazań respondentów), natomiast podróż autobusem komunikacji miejskiej bądź pieszo wybrało po 12% ankietowanych (dla 43% ankietowanych poruszanie się pieszo po mieście nie było bezpieczne), a podróż rowerem – 4%. Wśród najważniejszych działań w obszarze mobilności, które powinny zostać zrealizowane w mieście respondenci wskazali remonty ulic i chodników (57%), powrót do bezpłatnego parkowania w centrum (51%), reorganizację i rozbudowę połączeń transportu publicznego (43%), powstanie nowych ścieżek rowerowych (39%), prawidłowe oświetlenie przejść dla pieszych (69%)¹⁷. Na podstawie przedmiotowej analizy określono pożądany docelowy poziom realizacji usług w tomaszowskiej komunikacji miejskiej w 2030 r.

(akta kontroli str. 20-117, 131-227, 459-464)

Kolejne badanie marketingowe wielkości popytu, wyników napełnienia linii tomaszowskiej komunikacji miejskiej wraz z aktualizacją rozkładu jazdy autobusów wykonane zostały w 2022 r., zgodnie z rekomendacją autorów Planu¹⁸.

(akta kontroli str. 854-919, 1074-1075)

¹² Stan na 31 grudnia 2019 r.

¹³ Stan na 29 lutego 2020 r.

¹⁴ Opracowanie pn. „Badania marketingowe wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – wiosna 2018 r.”.

¹⁵ Badanie przeprowadzone w 2015 r. w ramach przygotowywania dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Tomaszów Mazowiecki, założenia na lata 2015-2020”.

¹⁶ Inne cechy jakościowe przy korzystaniu z usług komunikacji publicznej ujęte w ankiecie, to niski komfort podróży, wysoka cena biletu, korzystanie z samochodu prywatnego, długi czas podróży, niepunktualność.

¹⁷ Badanie ankietowe przeprowadzone w dniach 21-30.11.2015 r.

¹⁸ W Planie wskazano na rytmiczne prowadzenie badań marketingowych wielkości popytu - co 2-3 lata.

Opracowanie Planu rozwoju transportu zbiorowego poprzedzone zostało przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi z mieszkańcami Tomaszowa Maz.¹⁹. Interesariusze mieli możliwość zgłaszania uwag, wniosków, czy propozycji na dedykowanym do tego celu formularzu konsultacyjnym, drogą elektroniczną lub w wersji papierowej. Formularz wraz z projektem Planu udostępniono na stronie internetowej Urzędu Miasta, w BIP Urzędu Miasta oraz w BIP Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta w Tomaszowie Mazowieckim²⁰.

Formularz konsultacyjny nie zawierał informacji o rodzaju uczestnika ruchu (pieszy, rowerzysta, kierowca) biorącego udział w konsultacjach.

W konsultacjach wzięli udział przedstawiciele Miasta i autorzy Planu.

Konsultacje o zasięgu ogólnomiejskim odbyły się w dniach 24 sierpnia-14 września 2020 r. Interesariusze nie wnieśli uwag do przedłożonego projektu Planu.

(akta kontroli str. 118-122, 459-468, 1100-1110, 1138-1154)

W Strategii elektromobilności określono:

- cel ogólny, związany z redukcją emisji szkodliwych substancji generowanych przez ruch samochodowy na terenie Tomaszowa Maz., w tym poprzez ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz transportu zbiorowego,
- cele strategiczne rozwoju Miasta (ze wskazaniem szczegółowych celów operacyjnych), dotyczące rozwoju zero- i niskoemisyjnej komunikacji miejskiej, wzrostu wykorzystania rowerów w codziennych przejazdach, ekomobilnego i inteligentnego Miasta, elektromobilnego i świadomego Tomaszowianina.

(akta kontroli str. 344-449, 481-486)

Opracowanie i przyjęcie Strategii elektromobilności poprzedzone było analizą istniejącego stanu w zakresie, m.in. czynników demograficznych, jakości powietrza i czynników wpływających na jego jakość, systemu energetycznego w Tomaszowie Maz., systemu komunikacyjnego w mieście oraz struktury taboru miejskiego.

W Strategii uwzględniono również cele wynikające ze „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Miasta Tomaszów Mazowiecki 2008-2022”.

W Strategii, podobnie jak w Planie rozwoju transportu zbiorowego ujęto wyniki analizy porównawczej (do 2017 r.) przeprowadzonego w maju 2018 r. badania marketingowego w zakresie wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej. Ujęto również wyniki wykonanej w 2018 r. Analizy Kosztów i Korzyści, która nie wykazała korzyści z wprowadzenia do eksploatacji w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, z uwagi, m.in. na wysokie ceny autobusów zeroemisyjnych, wysoki standard części pojazdów – normy czystości spalin EURO VI dla ponad 60% taboru, niekorzystny mix produkcji energii elektrycznej w Polsce²¹.

(akta kontroli str. 77-117, 241-284, 344-449, 481-486)

Opracowanie Strategii elektromobilności poprzedzone zostało przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi z mieszkańcami Tomaszowa Maz.²². Interesariusze mieli możliwość zgłaszania uwag, wniosków, czy propozycji na dedykowanym do tego celu formularzu konsultacyjnym drogą elektroniczną lub w wersji papierowej. Formularz wraz z projektem Strategii dostępne były na stronie internetowej Urzędu Miasta, w BIP Urzędu Miasta oraz w BIP ZDiUM.

Formularz konsultacyjny nie zawierał podziału na rodzaj uczestnika ruchu (pieszy, rowerzysta, kierowca) biorącego udział w konsultacjach.

Konsultacje o zasięgu ogólnomiejskim odbyły się w dniach 4-25 maja 2020 r. Wniesione przez interesariuszy uwagi do przedłożonego projektu dotyczące, m.in. uzupełnienia informacji o systemie pomiaru jakości powietrza oraz o problemie braku

¹⁹ Zarządzenie nr 284/2020 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Tomaszowa Mazowieckiego projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”.

²⁰ Zw. dalej ZDiUM. Jednostka budżetowa Miasta.

²¹ Przeprowadzona w 2021 r. kolejna Analiza Kosztów i Korzyści wykazała brak korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego oraz brak obowiązku jego stosowania.

²² Zarządzenie nr 123/2020 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 24 kwietnia 2020 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Tomaszowa Mazowieckiego projektu dokumentu pt. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego”.

stałego monitoringu zanieczyszczenia powietrza, zmiany zapisu o parkingach typu Bike&Ride, uzupełnienia zapisu o zasady ewaluacji Strategii, zostały uwzględnione. W konsultacjach wzięli udział przedstawiciele Miasta i autorzy Planu.

(akta kontroli str. 285-288, 1100-1110, 1138-1154)

Brak podania do publicznej wiadomości informacji o wynikach konsultacji społecznych projektu Strategii elektromobilności i Planu rozwoju transportu zbiorowego, a także brak konsultacji pomiędzy Prezydentem a zarządcami innych kategorii dróg publicznych na terenie Miasta podczas procedowania ww. dokumentów opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości. W sekcji tej opisano też brak przeprowadzenia stosownej diagnozy w zakresie ruchu pieszego i rowerowego oraz niespójność tych dokumentów w kwestii terminu zakończenia niektórych zadań.

(akta kontroli str. 131-223, 344-449, 1123-1133)

W okresie objętym kontrolą nie funkcjonowały inne (poza ww. opisanymi) plany/strategie poruszania się po Mieście różnych grup użytkowników: pieszych, rowerzystów, poruszających się motorowerami lub motocyklami, samochodami osobowymi lub ciężarowymi. Nie funkcjonowała inna dokumentacja w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

(akta kontroli str. 459-464)

W celu realizacji założeń uspokojenia ruchu ulicznego z uwzględnieniem elementów ograniczających ruch samochodów oraz uwzględnienia potrzeb osób poruszających się publicznym transportem zbiorowym w Tomaszowie Maz., w dniu 16 grudnia 2021 r. Rada Miejska Tomaszowa Mazowieckiego podjęła uchwałę²³, w której nadała uprawnienie do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską w granicach administracyjnych Gminy-Miasto Tomaszów Mazowiecki, m.in. mieszkańcom legitymującym się Tomaszowską Kartą Mieszkańca, mieszkańcom gmin ościennych – na podstawie Tomaszowskiej Karty Komunikacyjnej oraz pasażerom Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej posiadających ważny danego dnia bilet kolejowy ŁKA na trasie Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki.

Organizatorem tomaszowskiej komunikacji miejskiej był Prezydent, w imieniu którego zadania realizował ZDiUM. Operatorem tomaszowskiej komunikacji miejskiej był Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Tomaszowie Mazowieckim²⁴.

(akta kontroli str. 3-15)

Według stanu na 29 lutego 2024 r.:

- rozpoczęto prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego: Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki, Gminy Opoczno i Gminy Lubochnia, tj. 29 grudnia 2023 r. zawarto umowę z wykonawcą na opracowanie tego Planu. Poprzedni Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Tomaszów Mazowiecki obowiązywał na lata 2015-2020, jednakże niektóre zadania w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego w mieście do 29 lutego 2024 r. nie zostały zrealizowane (co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości” w obszarze II niniejszego wystąpienia),
(akta kontroli str. 20-76, 487-603, 1077-1083)
- Urząd był na etapie procedowania aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego²⁵ (projekt aktualizacji opracowany wrzesień-listopad 2023 r.), tj. przeprowadzono konsultacje społeczne²⁶ oraz zawarto umowę z wykonawcą na opracowanie aktualizacji Planu²⁷. Nierzetelne opracowanie aktualizacji Planu oraz

²³ Uchwała LII/397/2021 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w Tomaszowie Mazowieckim.

²⁴ Zw. dalej MZK.

²⁵ Zw. dalej aktualizacja Planu rozwoju transportu zbiorowego.

²⁶ Zarządzenie nr 329/2034 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 19 października 2023 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Tomaszowa Mazowieckiego na temat projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”. Konsultacje przeprowadzone w dniach od 20 października do 10 listopada 2023 r. Projekt Planu był przedmiotem konsultacji społecznych, w trybie i na zasadach, jak Plan rozwoju transportu zbiorowego oraz Strategia elektromobilności. Nikt z mieszkańców Tomaszowa Maz. nie zgłosił uwag do projektu Planu.

²⁷ Umowa nr NZP.272.2.9.2923 z dnia 30 sierpnia 2023 r.

niegospodarne wydatkowanie środków finansowych za jego sporządzenie opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 920-1073)

2. W Planie rozwoju transportu zbiorowego ujęte zostały potrzeby/problemy w zakresie:

- a. wykonania (kolejnych po 2015 r.) badań preferencji i potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Maz. i gmin ościennych, w celu uaktualnienia oceny stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu, z uwagi na wzrost liczby pasażerów, w tym cel:
 - osiągnięcie pożądanego docelowego poziomu realizacji usług w komunikacji miejskiej – dla żadnego działania nie określono wskaźników, mierników oraz realizacji i osiągnięcia celu w czasie,
- b. konieczności uzyskania pożądanego stanu jakości usług komunikacji miejskiej, w tym sześć celów:
 - dostosowanie rozwiązań komunikacyjnych dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami – dla dziewięciu działań (na 11) nie określono wskaźników i mierników, a dla 10 działań – horyzontu czasowego osiągnięcia zakładanego miernika,
 - integracja transportu różnych form transportu zbiorowego tworzącej warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym a zbiorowym – dla pięciu działań (spośród siedmiu) nie określono wskaźników, dla żadnego działania – mierników, a horyzontu czasowego – dla sześciu działań,
 - redukcja negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców – dla czterech działań (spośród siedmiu) nie określono wskaźników, dla pięciu – mierników, a dla jednego – horyzontu czasowego (dla pozostałych działań wskazano: *w okresie najbliższych lat bądź w okresie obowiązywania planu*),
 - zapewnienie dostępności do transportu - dla żadnego działania nie określono wskaźników i mierników oraz horyzontu czasowego,
 - organizacja systemu informacji – dla trzech (spośród czterech) działań nie określono wskaźników i mierników,
 - funkcjonalność i modernizacja infrastruktury przystankowej – dla dwóch (z ośmiu) działań nie określono wskaźników, a dla jednego – miernika,
- c. realizacji zadań na rzecz pieszych i rowerzystów²⁸, w tym dwa cele:
 - uruchomienie projektu roweru miejskiego z minimum 20 stacjami oraz rozwoju ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmiejskim – dla trzech (z czterech) działań nie określono wskaźników, mierników oraz horyzontu czasowego,
 - zmierzające do likwidacji uciążliwości i utrudnień dla ruchu pieszego, w szczególności w dojazdach do przystanków – dla żadnego działania nie określono wskaźników, mierników oraz horyzontu czasowego.

Przyjęcie Planu rozwoju transportu zbiorowego pomimo braku zdefiniowanych wskaźników i mierników rezultatu oraz horyzontu czasowego dla większości działań, oczekiwanych rezultatów wskazujących, że wyznaczony cel został osiągnięty opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”. W sekcji tej ujęto również brak przeprowadzenia badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Maz.

(akta kontroli str. 20-76, 130-227)

W Strategii elektromobilności ujęte zostały główne potrzeby/problemy w zakresie:

- a. braku systemu ITS, w tym dwa cele:
 - inwestycja w integrację sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach w centrum Miasta, z wprowadzeniem systemu

²⁸ W ogólnym zarysie.

- uprzywilejowania dla pojazdów transportu publicznego – brak wskaźników dla czterech z pięciu działań, mierników oraz horyzontu czasowego,
- opracowanie i wdrożenie planu rozwoju Smart City – dla trzech (spośród czterech) działań nie określono wskaźników, mierników i horyzontu czasowego,
- b. niekorzystne oddziaływanie pojazdów na mieszkańców i środowisko, w tym cztery cele:
 - wykorzystanie taboru zero- i niskoemisyjnego w służbach miejskich – dla trzech (z pięciu) działań nie określono wskaźników, mierników i horyzontu czasowego,
 - budowa ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym – dla jednego działania (z trzech) nie określono wskaźnika i miernika oraz horyzontu czasowego,
 - rozwój alternatywnych źródeł wytwarzania energii w transporcie,
 - ograniczenie emisji zanieczyszczeń w Mieście – dla sześciu (spośród siedmiu) działań nie określono wskaźników, mierników i horyzontu czasowego,
- c. niezachowanie jakości obecnych rozwiązań komunikacyjnych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym trzy cele:
 - uwzględnienie elektromobilności w edukacji (dla którego określono wskaźniki i mierniki oraz horyzont czasowy),
 - wyeliminowanie niespełniającego oczekiwań pasażerów taboru komunikacji miejskiej, zwiększenie jej dostępności, w tym dla osób niepełnosprawnych – dla sześciu (spośród dziewięciu) działań nie określono wskaźników, a dla pięciu – mierników i horyzontu czasowego,
 - wyposażenie przystanków w wiaty, w zakresie wyposażenia przystanków w kompletne wiaty z ławką i osłoną przed wiatrem i deszczem – dla jednego (z dwóch) działań nie określono wskaźnika, miernika i horyzontu czasowego,
- d. braku integracji transportu różnych form (zbiorowego, rowerowego, pieszego), w tym trzy cele:
 - przejęcie większej liczby pasażerów spośród osób, które poruszają się samochodem prywatnym oraz zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej (dla którego określono wskaźniki i mierniki oraz horyzont czasowy),
 - wzrost wykorzystania rowerów w codziennych przejazdach – dla trzech (spośród siedmiu) działań nie określono wskaźników, mierników, a dla jednego – horyzontu czasowego,
 - uruchomienie innych systemów indywidualnego poruszania się po Mieście – dla działania nie określono wskaźnika, miernika i horyzontu czasowego.

W przyjętej Strategii dla części działań nie zdefiniowano wskaźników i mierników oraz horyzontu czasowego, w którym przewiduje się osiągnięcie zakładanego miernika, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 344-449)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Prezydent nierzetelnie zweryfikował wykonanie zlecenia opracowania funkcjonujących dokumentów planistyczno-strategicznych. I tak:
 - a. w Planie rozwoju transportu zbiorowego:
 - dla wyznaczonych 30 działań do osiągnięcia celów (na 48) nie określono zamierzonych efektów (wskaźników do osiągnięcia) ich realizacji lub określano je – nie w sposób wymierny i precyzyjny – ale ogólnie

i opisowo, bez wskazania wartości bazowych i docelowych. Dla planowanych 31 działań nie wskazano również mierników rezultatu, a dla 35 – precyzyjnego horyzontu czasowego, w którym przewiduje się osiągnięcie zakładanego miernika,

- dla żadnego celu i działania nie zdefiniowano oczekiwanego rezultatu wskazującego, że wyznaczony cel został osiągnięty,
- nie określono ram czasowych obowiązywania i wdrażania Planu, pomimo że dla niektórych celów zaplanowano termin osiągnięcia zakładanego celu: „w okresie obowiązywania planu” bądź „w okresie planistycznym” bądź termin ten określono nieprecyzyjnie, tj. „w okresie najbliższych lat”,
- nie określono czasu/okresu/horyzontu czasowego realizacji poszczególnych działań (zadań) i osiągnięcia założonych celów, pomimo iż w Planie ujęto, m.in.: systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, sukcesywną wymianę taboru na proekologiczny, cykliczny audyt jakości świadczonych usług, systematyczną modernizację przystanków autobusowych, czy systematyczną budowę dróg rowerowych wraz z parkingami rowerowymi przy ważnych celach podróży oraz dostosowanymi skrzyżowaniami do obsługi ruchu rowerowego.

Prezydent wyjaśnił, że Plan obejmował wszystkie wytyczne zapisane w art. 12 ust. 1 i 2 ustawy o publicznym transporcie drogowym. Ponadto wyjaśnił, że znaczna część instytucji finansujących przy udzieleniu finansowania wymaga, aby niektóre zadania umieszczone były w dokumentach strategicznych.

(akta kontroli str. 130-227, 459-464, 1173-1180)

- b. W Strategii elektromobilności dla 29 działań²⁹ (z 46³⁰) warunkujących realizację trzech (z czterech) celów strategicznych nie zdefiniowano wskaźników, tj. parametrów oceny służących pomiarowi stopnia skuteczności działania oraz osiągnięcia celu, wartości wyjściowej wskaźników oraz nie przypisano mierników, tj. pożądanej wartości lub kierunku zmiany oraz nie określono horyzontu czasowego, w którym przewiduje się osiągnięcie zakładanego miernika. Parametry te w założeniach Strategii miałyby służyć do bieżącego monitorowania stopnia realizacji celów operacyjnych.

Prezydent wyjaśnił, że Strategia elektromobilności powstała w oparciu o dokumenty strategiczne przyjęte m.in. przez Radę Ministrów, czy ustawę o elektromobilności, a te nie wymagały szczegółowego określenia mierników i wskaźników do realizacji celów; Strategia opracowana została więc zgodnie z wytycznymi.

(akta kontroli str. 344-449, 481-486, 1100-1110)

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że wyznaczenie wskazanych w opisie nieprawidłowości parametrów jest niezbędne do przeprowadzenia oceny realizacji celów i zadań³¹. Wskaźniki powinny być skonkretyzowane i sformułowane jednoznacznie, tj. w taki sposób, aby nie pozostawiały miejsca na luźną interpretację. Ponadto powinny być mierzalne tak, aby można było liczbowo wyrazić stopień realizacji celu lub przynajmniej umożliwić jednoznaczną „sprawdzalność” jego realizacji oraz dokonać rzetelnej oceny stopnia osiągnięcia ustalonych celów i realizacji zadań związanych ze zmianą sposobu poruszania się po mieście.

²⁹Zadania nr (wg numeracji Tabeli nr 18 Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego): 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.2.1, 1.2.3, 1.2.4, 1.3.1, 1.3.2, 1.4.3, 2.1.1, 2.1.3, 3.1.2, 2.2.2, 2.2.3, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, 3.3.2, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.6, 3.3.7, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, 3.4.5, 3.4.6, 3.4.7.

³⁰Działania od 4.11 do 4.2.3 policzone zostały w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym jako jedno zadanie pn. „Uwzględnienie elektromobilności w edukacji, promowanie elektromobilności wśród mieszkańców”.

³¹Standardy kontroli zarządczej, cz. II B6 Określanie celów i zadań, monitorowanie i ocena ich realizacji; Komunikat Ministra Finansów Nr 23 z 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych, Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84.

c. Ww. dokumenty planistyczno-strategiczne nie były ze sobą spójne, gdyż dla części tych samych działań określono różny termin ich realizacji, tj.:

- zakup autobusów zeroemisyjnych i hybrydowych zaplanowano w Strategii elektromobilności do 2034 r., natomiast w Planie – do 2030 r.,
- uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych zaplanowano w Strategii do 2034 r., natomiast w Planie – w okresie najbliższych lat,
- doposażenie przystanków w kompletne wiaty z ławką i osłoną przed wiatrem i deszczem zaplanowano w Strategii do 2034 r., natomiast w Planie – do 2030 r.
- stworzenie kompleksowego systemu dróg dla rowerów, systematyczna budowa odcinków dróg rowerowych zaplanowano w Strategii do 2034 r., natomiast w Planie „w okresie planistycznym”.

Prezydent wyjaśnił, że nieterminowe wypełnienie zadania z Planu może jednocześnie skutkować realizacją Strategii; w przypadku niewypełnienia zadania z Planu, będzie on aktualizowany. Wyjaśnił ponadto, że odnośnie dróg rowerowych – „w Planie nie zostały określone konkretne ramy czasowe dotyczące stworzenia kompleksowego systemu dróg rowerowych, natomiast odnosząc się do Strategii Miasto powinno wypełnić zadanie do 2034 r., a wtedy zadanie Planu i Strategii zostanie jednocześnie wypełnione”.

(akta kontroli str. 130-227, 344-449, 1100-1110)

2. Prezydent nie zapewnił rzetelnej weryfikacji sporządzonej na zlecenie aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego, przez co niegospodarnie wydatkował 50.000 zł na aktualizację dokumentu zawierającego wady. Aktualizacja Planu odnosiła się jedynie do analizy ekonomiczno-demograficzno-środowiskowej oraz wniosków z przeprowadzonej w 2022 r. analizy wielkości popytu na usługi przewozowe, w tym charakterystyki planowanej sieci. I tak w treści aktualizacji Planu:

a. powielano tożsame dane, które ujęte były we wcześniejszych dokumentach o charakterze strategicznym bądź ujmowano nieaktualne lub błędne dane, tj.:

- nieaktualne dane dotyczyły zakładanej liczby przystanków, które zostaną wyposażone w wiaty z ławkami i osłonami (pomimo iż część przystanków w latach 2021-2023 została wyposażona w wiaty, osłony i ławki, a liczba przystanków nie wzrosła³²),
- błędnie kopiowano dane dotyczące długości ciągów pieszo-rowerowych³³,
- wskazywano działania, które zdaniem Miasta zostały już osiągnięte, np. opracowanie koncepcji utworzenia strefy czystego transportu oraz rozszerzenia strefy płatnego parkowania w centrum miasta, opracowanie koncepcji i budowa farm fotowoltaicznych z wykorzystaniem obiektów zajezdni MZK, utrzymanie prawa do bezpłatnych przejazdów dla posiadaczy Tomaszowskiej Karty Mieszkańca oraz Tomaszowskiej Karty Komunikacyjnej,

b. nie określono zamierzonych efektów (wskaźników do osiągnięcia) ich realizacji lub określano je ogólnie i opisowo, nie określono ram czasowych obowiązywania i wdrażania Planu, nie opracowano precyzyjnego horyzontu czasowego, w którym przewiduje się osiągnięcie zakładanego celu.

Prezydent wyjaśnił, że w aktualizacji dostosowano zapisy do ewentualnej aplikacji o dofinansowanie zakupów taborowych z dostępnych źródeł. Ponadto wyjaśnił, że w aktualizacji przyjęto te same cele i zadania określone w poprzednim Planie, ponieważ były one nadal niezrealizowane, aktualne i obowiązujące. Wyjaśnił

³² Wg Strategii (wg stanu na 10 lutego 2020 r.), Planu rozwoju transportu zbiorowego z 2020 (wg stanu na 1 lipca 2020 r.) oraz aktualizacji Planu z 2023 r. (wg stanu na 1 września 2023 r.) na terenie Miasta było 258 przystanków.

³³ Wg Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Tomaszów Mazowiecki, założenia na lata 2015-2020 w 2015 r. Miasto dysponowało 24 km dróg rowerowych, a wg Strategii elektromobilności, Planu rozwoju transportu zbiorowego i jego aktualizacji 2023 r. – 18,5 km.

również, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym Plan nie ma charakteru rzeczowego, ma natomiast charakter opisowy.

(akta kontroli str. 469-471, 854-1073, 1117-1122, 138-1154)

3. Opracowanie Planu rozwoju transportu zbiorowego oraz Strategii elektromobilności nie zostało poprzedzone przeprowadzeniem aktualnej diagnozy:

- a. odnoszącej się do ruchu pieszo-rowerowego, która pozwoliłaby trafnie określić potrzeby mieszkańców w tym zakresie, pomimo iż definiowały one potrzebę realizacji rozbudowy sieci dróg pieszo-rowerowych. Powyższe należy uznać za działanie nierzetelne.

Prezydent wyjaśnił, że w związku z ograniczeniami wynikającymi z pandemii COVID-19 oraz finansowymi Miasto nie było w stanie sporządzić dokumentów odnoszących się do ruchu pieszych i ruchu rowerowego. Wyjaśnił ponadto, że główne ciągi komunikacyjne w Tomaszowie Maz. są drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi, dlatego Miasto nie ma wyłącznego wpływu na działania w zakresie obowiązującego ruchu samochodowego na terenie Miasta, a zadania z zakresu ograniczania ruchu samochodowego w Mieście nałożone zostały bezpośrednio na Starostę Powiatu Tomaszowskiego.

(akta kontroli str. 130-227, 344-449, 459-464, 481-486, 1084-1086, 1138-1154)

- b. w zakresie preferencji i zachowań komunikacyjnych komunikacji zbiorowej – Prezydent nie zrealizował zalecenia polegającego na przeprowadzeniu (do 2022 r.) badań przewozowych, wynikającego z ww. Planu, niezbędnego do osiągnięcia celu głównego, jakim było *„zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, czego głównym przejawem w miastach jest udział transportu publicznego w przewozach na poziomie 25-50%”*, co było działaniem nierzetelnym. Do 9 lutego 2024 r. nie zostały przeprowadzone kompleksowe badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Maz., których wyniki stanowić miały wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej. Autor opracowania wskazał na konieczność przeprowadzenia nowych badań i porównania ich z wynikami z 2015 r. z uwagi na ponad dwukrotny wzrost liczby pasażerów w komunikacji miejskiej.

Prezydent wyjaśnił, że w latach 2020-2021 panowała w Polsce pandemia, a prowadzenie jakichkolwiek badań byłoby mało wiarygodne i miarodajne; badanie takie przeprowadzono w latach 2022-2023.

Najwyższa Izba Kontroli nie zgadza się z wyjaśnieniami Prezydenta, nieprawidłowość odnosi się bowiem do braku badania i analizy potrzeb przewozowych oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, a te nie były prowadzone, na co wskazano również w aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego³⁴. Natomiast w 2022 r. – do którego odnosi się w wyjaśnieniach Prezydent – przeprowadzono badanie popytu, stopień napelnienia poszczególnych linii autobusowych oraz aktualizację rozkładu jazdy, co zostało wskazane w opisie stanu faktycznego Obszaru I niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 130-227, 459-464)

4. Prezydent podczas trwania konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii elektromobilności oraz Planu rozwoju transportu zbiorowego nie skonsultował ujętych w tych dokumentach rozwiązań i realizacji inwestycji na drogach pozostających pod zarządem innych zarządców dróg publicznych położonych w granicach Miasta (tj. powiatowym, wojewódzkim i krajowym), pomimo iż niektóre działania niezbędne do osiągnięcia danego celu – zdaniem Miasta – należały wyłącznie do tych zarządców, np. budowanie peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi, likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojazdu, analiza możliwości wdrożenia ułatwień i uprzywilejowania dla pojazdów

³⁴ W opracowaniu wykorzystane zostały wyniki badania ankietowego postulatów przewozowych z 2015 r.

komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym wraz z wdrożeniem wytypowanych rozwiązań, stworzenie kompleksowego systemu dróg dla rowerów.

Brak konsultacji Prezydenta z innymi zarządcami dróg publicznych podczas procedowania dokumentacji planistyczno-strategicznej należy ocenić, jako działanie nierzetelne.

Zarządcy dróg: powiatowych, wojewódzkich i krajowych poinformowali, że nie brali udziału w konsultacjach społecznych dotyczących procedowania Planu rozwoju transportu zbiorowego oraz Strategii elektromobilności, a Prezydent nie występował z zaproszeniem do udziału w tych konsultacjach.

Prezydent wyjaśnił, że dokumenty opracowane zostały w szczególności przy współpracy pracowników Urzędu Miasta, ZDiUM oraz wykonawcy projektów ww. dokumentów. Ponadto wyjaśnił, że Miasto nie miało obowiązku i nie konsultowało się indywidualnie z interesariuszami w celu omówienia funkcji, jaką ma spełniać przestrzeń wokół ulicy, z żadnych przepisów nie wynikał też obowiązek przeprowadzenia odrębnych konsultacji z poszczególnymi zarządcami, które to konsultacje zostały ogłoszone na stronach internetowych m.in. Urzędu. Wyjaśnił też, że ZDiUM przy sporządzaniu ww. dokumentów zwracał się z wnioskiem do zarządców dróg o udostępnienie informacji i danych niezbędnych do ich opracowania, posiadali więc wiedzę i informacje o opracowywaniu Planu i Strategii, jednakże nie skorzystali z możliwości udziału w konsultacjach.

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że sam Prezydent wskazał, że główne ciągi komunikacyjne w mieście są drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi, a Miasto nie ma wyłącznego wpływu na działania w zakresie obowiązującego ruchu samochodowego na terenie miasta. W sytuacji, gdy dokumenty o charakterze strategicznym mają mieć charakter strategii miejskich, a więc odnoszących się do całego obszaru miasta, to założenia i rozwiązania przyjęte w tych dokumentach nie mogą nie być skonsultowane z tymi zarządcami w zakresie tworzenia bezpiecznej i wygodnej infrastruktury drogowej na terenie całego miasta. W tym kontekście należy mieć też na uwadze wszelkie formy współpracy Miasta z pozostałymi zarządcami dróg publicznych położonych w granicach Miasta. Poza wymianą i gromadzeniem danych o infrastrukturze drogowej, istotne są takie aktywności, jak wzajemne konsultacje i opiniowanie projektowanych i wdrażanych rozwiązań.

(akta kontroli str. 1100-1110, 1117-1133, 1173-1199)

5. Prezydent – wbrew obowiązкови określoneму w § 7 pkt 1 uchwały w sprawie konsultacji społecznych³⁵ – nie podał do publicznej wiadomości informacji o wynikach konsultacji społecznych przeprowadzonych w okresie od 24 sierpnia do 14 września 2020 r. dotyczących treści procedowanego Planu rozwoju transportu zbiorowego oraz informacji o wynikach konsultacji społecznych przeprowadzonych w okresie od 4 maja do 25 maja 2020 r. dotyczących treści procedowanej Strategii elektromobilności, przy wykorzystaniu w szczególności strony internetowej Urzędu Miasta i Biuletynu Informacji Publicznej.

Prezydent wyjaśnił, że spowodowane to było dużą ilością zadań nałożonych na ZDiT w okresie pandemii.

(akta kontroli str. 1138-1154)

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Miasto posiadało dokumenty o charakterze strategiczno-planistycznym uwzględniające kwestie ograniczenia ruchu samochodowego w Tomaszowie Maz. Ich opracowanie poprzedziła diagnoza w zakresie popytu na komunikację zbiorową, a mieszkańcom zapewniono możliwość wzięcia udziału w konsultacjach na temat planowanych działań. Nie przeprowadzono natomiast diagnozy potrzeb innych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów, diagnozy dotyczącej preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (tj. rekomendacji wskazanej w Planie rozwoju transportu zbiorowego, niezbędnej do osiągnięcia jego

³⁵ Uchwała nr XXVI/252/2016 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 31 marca 2016 r. w sprawie przyjęcia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki.

celu głównego) oraz konsultacji społecznych z zarządcami innych kategorii dróg publicznych przebiegających przez Miasto. Za nieprawidłowe NIK uznaje również brak w dokumentach strategicznych wyznaczonych precyzyjnych, mierzalnych i określonych w czasie wskaźników niezbędnych do osiągnięcia celów, czy mierników rezultatu planowanych działań, a także niespójność dotyczącą różnego terminu zakończenia tych samych zadań. Zastrzeżenia NIK dotyczą również nierzetelnej weryfikacji wykonania aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego, skutkiem czego niegospodarnie wydatkowano 50.000 zł na opracowanie tego dokumentu.

OBSZAR

2. Działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście

Opis stanu faktycznego

1. Z zadań ujętych w harmonogramie realizacji Strategii elektromobilności wg stanu na 9 lutego 2024 r. wykonano (bądź częściowo wykonano):

- opracowano plan rozwoju Smart City w Tomaszowie Mazowieckim – zadanie wykonane całościowo i terminowo,
- wprowadzono system monitorowania wagi samochodów ciężkich – zadanie wykonane częściowo i terminowo,
- wdrożono dla mieszkańców platformę partycypacji społecznej w portalu internetowym Miasta oraz na urządzenia mobilne – zadanie wykonane nieterminowo, w zakresie pilotażowym,
- uruchomiono system informacji dla mieszkańców o poziomie zanieczyszczeń powietrza w Mieście oraz o zagrożeniu powodziowym, w tym na urządzeniach mobilnych – zadanie wykonane nieterminowo, w zakresie pilotażowym,
- w ramach uruchomienia systemu inteligentnego monitoringu miejskiego podpisano jedynie umowę na opracowanie koncepcji i Studium Wykonalności inwestycji dla inteligentnego monitoringu miejskiego – zadanie wykonane nieterminowo i częściowo,
- w ramach doposażenia 2/3 przystanków (tj. 181) w wiaty, wyposażono 11 przystanków w wiaty, ławki, kosze na śmieci, osłony przeciwwiatrowe na wiatkach przystankowych – zadanie realizowane w sposób ciągły,
- w ramach opracowania koncepcji i budowy farm fotowoltaicznych z wykorzystaniem obiektów zajezdni MZK zamontowano instalację fotowoltaiczną w zajezdni MZK – zadanie realizowane w sposób ciągły,
- modernizowano pętle autobusowe oraz wykonano montaż zielonych przystanków – zadanie realizowane w sposób ciągły,
- w ramach obsługi zadań służb miejskich taborem zeroemisyjnym zakupiono jeden samochód elektryczny na potrzeby obsługi przestrzeni parkowej – zadanie realizowane w sposób ciągły,
- w ramach utworzenia stref ruchu uspokojonego w osiedlach o przewadze funkcji mieszkaniowej utworzono strefę TEMPO 30 na niektórych ulicach osiedla Zielona – zadanie realizowane w sposób ciągły. Znaki B-43 i B-44 zostały postawione przez zarządcę dróg gminnych bez zezwolenia organu zarządzającego ruchem, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”,
- w ramach modernizacji oświetlenia ulicznego w listopadzie 2023 r. podpisano umowę na wymianę oświetlenia ulicznego, ze sterowaniem logicznym – zadanie realizowane w sposób ciągły,
- promowano elektromobilność wśród dzieci i młodzieży szkolnej: przeprowadzono jedną lekcję edukacyjną w zakresie zrównoważonego, zeroemisyjnego i bezpiecznego transportu miejskiego, organizowano konkursy (np. „Z komunikacją miejską na Ty”, „Pojazd przyszłości – jeździmy elektrykiem”, „Elektromobilność, czyli jeździmy elektrykiem”), rozpowszechniono wśród uczniów darmową grę edukacyjną Mistrz e-auta – zadanie realizowane w sposób ciągły.

Zrealizowane działania co do zasady uwzględniały potrzeby osób poruszających się publicznym transportem zbiorowym. Wg stanu na dzień 8 lutego 2024 r. pozostałe działania ujęte w Strategii elektromobilności nie zostały zrealizowane, a żadnego z założonych celów nie osiągnięto w 100%.

Brak realizacji niektórych zadań pomimo upływu terminu ich planowanej realizacji bądź ich nieterminowe wykonanie opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 344-449, 604-610, 619-623, 626-704, 709-745, 819-820, 1100-1110)

Zadania polegające na doposażeniu przystanków autobusowych w wiaty, ławki, kosze na śmieci, osłony przeciwwiatrowe, montaż instalacji fotowoltaicznej wpisywały się również w realizację Planu rozwoju transportu zbiorowego.

Ponadto w ramach realizacji Planu:

- wprowadzono nowy rozkład jazdy autobusów i układ linii komunikacyjnych,
- utrzymano prawo do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską,
- zmodyfikowano taryfę komunikacji miejskiej dla pasażerów nieposiadających prawa do bezpłatnych przejazdów,
- uruchomiono aplikację internetową (Kiedy przyjedzie) informującą pasażerów m.in. o rozkładzie jazdy autobusów,
- zawarto porozumienie z Łódzką Koleją Aglomeracyjną (ŁKA)³⁶ w celu zapewnienia pasażerom ŁKA m.in. możliwości korzystania z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską po Tomaszowie Maz., a mieszkańcom Tomaszowa Maz. – możliwości korzystania na podstawie Tomaszowskiej Karty Mieszkańca ze specjalnej oferty cenowej w pociągach ŁKA,
- zawarto porozumienia międzygminne na obszarze gmin: Inowłódz, Ujazd, Tomaszów Mazowiecki, Lubochnia i Wolbórz, określające w szczególności rozkłady jazdy, długości tras, ilość kursów i częstotliwość kursowania, jak również zadania i obowiązki Stron oraz zasady finansowania.

Zrealizowane działania uwzględniały potrzeby osób poruszających się publicznym transportem zbiorowym. Wg stanu na dzień 26 lutego 2024 r. pozostałe działania ujęte w Planie nie zostały zrealizowane, a żadnego z założonych celów nie osiągnięto w 100%.

(akta kontroli str. 130-240, 619-623, 630-646, 658-671, 821-850)

Miasto ubiegało się o zewnętrzne środki finansowe na³⁷:

- zakup dwóch autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury ładowania na terenie zajezdni MZK (dwa punkty) oraz instalacją fotowoltaiczną (jedna instalacja) (kwiecień 2023 r.) w ramach środków z NFOŚiGW. Całkowity koszt przedsięwzięcia, to 7.700.000 zł, z tego 6.130.000 zł – kwota dofinansowania i 1.570.000 zł – środki własne,
- zakup ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych³⁸ (styczeń 2022 r.) w dwóch lokalizacjach, tj. na Placu Kościuszki i w okolicach Areny Lodowej w ramach konkursu „Ładowarka w każdej gminie”, ale do 14 lutego 2024 r. nie otrzymało dofinansowania, pomimo pozytywnej rekomendacji ww. wniosków.

³⁶ Porozumienie nr WEKS.0542.3.89.2022 z dnia 19 grudnia 2022 r. w sprawie współpracy w zakresie realizacji zadań wynikających z przedmiotu statutowych obowiązków i rodzajów działalności, połączenia potencjałów i możliwości działań mających na celu promocję komunikacji zbiorowej, w tym połączeń kolejowych realizowanych przez ŁKA sp. z o.o. na terenie województwa łódzkiego oraz połączeń komunikacji zbiorowej realizowanych przez Gminę Miasto Tomaszów Mazowiecki. Porozumienie zawarte pomiędzy Gminą Miasto Tomaszów Mazowiecki a Łódzką Koleją Aglomeracyjną sp. z o.o., na czas od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2025 r.

³⁷ Zadania wpisane w Strategię elektromobilności oraz w Plan rozwoju transportu zbiorowego.

³⁸ W 2022 r. złożono wniosek na dwa miejsca umieszczenia ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Wniosek został zaakceptowany oraz otrzymał punktację kwalifikującą do wzięcia udziału. Według stanu na 14 lutego 2024 r. organizator konkursu nie przekazał żadnych innych informacji.

Ponadto w 2019 r. Miasto wnioskowało o zakup czterech niskoemisyjnych hybrydowych jednostek taboru pasażerskiego³⁹ wraz z infrastrukturą i realizacją działań informacyjno-promocyjnych, jednakże wniosek uzyskał negatywną ocenę formalną w związku z niespełnieniem kryterium formalnego zgodności inwestycji z typem projektu⁴⁰. Całkowity koszt przedsięwzięcia, to 10.957.602,60 zł, z tego dofinansowanie – 7.551.162,00 zł.

(akta kontroli str. 649-652, 746-809)

W latach 2020-2024 (do 31 stycznia) w Tomaszowie Maz.:

- Zarząd Dróg Powiatowych w ramach inwestycji drogowych wybudował dziewięć zatok autobusowych, z których siedem wyposażył w wiaty przystankowe posiadające miejsca siedzące, budował azyle dla pieszych przy przystankach autobusowych i likwidował bariery dla ruchu rowerowego (poprzez obniżenie krawężników na przejazdach),
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w ramach rozbudowy DW 713⁴¹ likwidował bariery terenowe dla pieszych przy przystankach autobusowych oraz tworzył dogodne i najkrótsze przejścia dla pieszych. Nie wybudował natomiast peronów autobusowych, nie wyposażył przystanków w wiaty, nie likwidował barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi nie wybudowała żadnych peronów autobusowych (zatok przystankowych), nie likwidowała barier terenowych dla pieszych przy przystankach autobusowych, nie likwidowała barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych oraz nie tworzyła dogodnych i najkrótszych przejść dla pieszych.

Żaden z ww. zarządców dróg publicznych nie przeprowadzał analiz możliwości wdrożenia ułatwień i uprzywilejowania dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym w Tomaszowie Maz.

(akta kontroli str. 1123-1133)

W okresie objętym kontrolą Miasto prowadziło działalność informacyjno-edukacyjną informującą o wpływie elektromobilności na środowisko i zdrowie mieszkańców oraz propagującą korzystanie z zeroemisyjnych środków transportu. Działania te prowadzone były poprzez dystrybucję ulotek podczas m.in. Targów Nowych Technologii – edycja II, 42. Ogólnopolskiego Tomaszowskiego Biegu, pandemicznego rajdu rowerowego, czy w czasie pikniku organizacji pozarządowych „Lokalni niebanalni”.

(akta kontroli str. 604-610)

2. W ramach monitoringu realizacji Strategii Miasto co roku sporządzało raporty roczne – przekazywane do NFOŚiGW – z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii. Niemniej jednak niektóre z tych raportów sporządzone były nierzetelnie bądź wykazywano w nich zadania, które nie zostały zrealizowane, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W Planie rozwoju transportu zbiorowego nie zostały ujęte zapisy dotyczące ewaluacji Planu, natomiast w Strategii elektromobilności wskazano, że powinna ona podlegać ewaluacji „w miarę potrzeb”, a pierwszą ewaluację planuje się przeprowadzić po okresie od 3 do 5 lat wdrażania Strategii⁴².

(akta kontroli str. 130-227, 344-449, 611-618, 624-628, 819-820, 1100-1110)

Prezydent wyjaśnił, że monitoring realizacji Planu i Strategii oraz ich ewaluacja prowadzone były na bieżąco, z uwzględnieniem możliwości finansowych wykonania

³⁹ Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa 03-III Transport, Działanie 01-III Niskoemisyjny transport miejski.

⁴⁰ Urząd złożył protest od oceny formalnej, niemniej jednak uchwałą nr 1044/20 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 14 października 2020 r. w sprawie nieuwzględnienia protestu od negatywnej oceny formalnej projektu złożonego przez Gminę Miasto Tomaszów Mazowiecki, Zarząd nie uwzględnił złożonego protestu.

⁴¹ Rozbudowa DW 713 na odcinku przejścia przez Tomaszów Mazowiecki – etap II – likwidacja barier stanowiła element kompleksowego projektu rozbudowy drogi, obejmującego m.in. wykonanie zatok, przejść dla pieszych z obniżonymi krawężnikami.

⁴² Tj. pomiędzy 2023 r. a 2025 r.

założeń wynikających z tych dokumentów, a z uwagi na brak ustawowego obowiązku z przeprowadzonej analizy nie sporządzano szczegółowej dokumentacji.

(akta kontroli str. 1138-1154)

Według stanu na 31 grudnia 2023 r. Prezydent zarządzał 108,75 km dróg gminnych przebiegających przez administracyjny teren Miasta. Pozostałe drogi o charakterze dróg powiatowych (41 km), wojewódzkiej (8,766 km) i krajowych (5,417 km) pozostawały w zarządzie odpowiednich zarządców tych dróg.

(akta kontroli str. 472, 1087-1099)

Na koniec lat 2013, 2018, 2020, 2023 na terenie miasta nie występowały: buspasy, pasy ruchu z ograniczeniami w kategoriach pojazdów dopuszczonych do ruchu, ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, powierzchnie strefy czystego transportu, skrzyżowania równorzędne, skrzyżowania z sygnalizacją świetlną z priorytetem dla ruchu innego niż samochodowy, przejścia dla pieszych, na których przekroczenie prędkości przez zbliżający się pojazd skutkuje zapaleniem się dla niego czerwonego światła, doświetlone przejścia dla pieszych z przejazdami dla rowerów, doświetlone przejazdy dla rowerów, zeroemisyjne pojazdy komunikacji miejskiej, stacje wypożyczeń rowerów, rowery do wypożyczenia.

Brak było również: dróg dla rowerów (art. 2 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym), pasów ruchu dla rowerów (art. 2 pkt 5a Prawa o ruchu drogowym), kontrapasów dla rowerów, chodników w ciągu dróg publicznych, na których dopuszczone było parkowanie⁴³, parkingów typu Park&Ride oraz Park&Go wraz z miejscami parkingowymi.

Od 2018 r. na terenie Miasta nie zmieniła się liczba:

- stacji parkingowych typu Bike&Ride⁴⁴ (cztery małe stacje oraz stojaki rowerowe na pl. Kościuszki),
- miejsc parkingowych typu Bike&Ride (25 miejsc),
- przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną (12 przejść),
- przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, na których zielone światło dla pieszych zapala się po naciśnięciu przycisku lub po wykryciu zbliżającego się pieszego (cztery przejścia).

Na koniec 2020 r. w Tomaszowie Maz. funkcjonował jeden operator systemu wypożyczeń hulajnóg miejskich. Jednakże Miasto nie posiadało danych dotyczących liczby hulajnóg elektrycznych poruszających się po drogach Tomaszowa Maz. oraz nie wypracowało żadnych uzgodnień z operatorem systemu, gdyż jak wyjaśnił Prezydent za organizację ruchu na terenie Miasta odpowiadał Starosta, a Miasto nie było zobowiązane do zawierania z operatorem jakichkolwiek porozumień czy ustaleń, które mogą być zawarte wyłącznie przez Starostę.

Na koniec 2023 r. w Mieście:

- na drogach gminnych powstała strefa tempo 30 (0,5 km²)⁴⁵, na drogach innych kategorii nie utworzono strefy tempo 30. Niezgodne z przepisami umieszczenie znaków drogowych przez Miasto opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”,
- powstały doświetlone przejścia dla pieszych (trzy na drogach gminnych i 31 – na powiatowych),
- na drogach gminnych wzrosła długość chodników oraz dróg dla pieszych (o 4,8% km w stosunku do 2020 r. i 9,8% w stosunku do 2018 r.), na drogach powiatowych – zmalała o 4% w stosunku do 2020 r. i 2018 r., na drodze wojewódzkiej – wzrosła o 11,7% w stosunku do 2020 r. i 2018 r. na drogach krajowych – nie uległa zmianie do 2018 r. i wyniosła 2,452 km,
- na drogach gminnych wzrosła długość dróg dla pieszych i rowerów, z 1,3 km na koniec 2018 r. i 2020 r. do 4,5 km na koniec 2023 r. (wzrost liczby km dróg pieszo-

⁴³ W tym przypadku na koniec 2013 r. i 2018 r. na drodze wojewódzkiej nr 713 takie parkowanie było dozwolone.

⁴⁴ Według Konceptji sieci komunikacji rowerowej w regionie żadna z istniejących stacji nie posiadała odpowiedniego oznaczenia znakiem stacji oraz do żadnej stacji nie prowadziło bezpośrednie połączenie z istniejącą drogą rowerową.

⁴⁵ W wyniku kontroli Starostwa Powiatowego w Tomaszowie Mazowieckim (nr ZRD.7121.2.2021 z dnia 6 września 2021 r.).

rowerowych wynikał z przejścia fragmentu odcinka drogi powiatowej, tj. ul. Jana Pawła II i zaliczeniu jej do kategorii dróg gminnych), natomiast na drogach powiatowych – wzrosła z 14,4 km na koniec 2018 r. i 2020 r. do 15 km na koniec 2023 r., na drogach innych kategorii nie występowało to zjawisko,

- wzrosła liczba skrzyżowań o ruchu okrężnym (o 140% w porównaniu do 2018 r. i 2020 r.),
- wzrosła liczba skrzyżowań z wyniesioną powierzchnią oraz skrzyżowań z wyniesioną powierzchnią z przejściem dla pieszych (o 57% w porównaniu do 2018 r. i 2020 r.),
- wzrosła liczba przejść dla pieszych z wyniesioną powierzchnią (o 39% w porównaniu do 2018 r. i 2020 r.),
- na drogach gminnych i powiatowych o 32% zmalała liczba miejsc parkingowych w pasie dróg publicznych, płatnych miejsc parkingowych w pasie dróg publicznych oraz miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w porównaniu do 2018 r. (na drodze wojewódzkiej było 85 miejsc), na drogach innych kategorii nie występowało dane zjawisko,
- o 9,7% spadła liczba pojazdów komunikacji miejskiej w porównaniu do 2018 r.,
- o 25% spadła liczba pasażerów komunikacji miejskiej w porównaniu do 2018 r., ale wzrosła o 5,3% w stosunku do 2020 r.,
- stężenie PM10 w powietrzu spadło z 35,6 jednostek w 2018 r. do 26,9 jednostek w 2020 r. i do 26,4 jednostek w 2023 r.

(akta kontroli str. 469-480, 810-818, 1087-1099, 1155-1165)

Na koniec 2018 r. liczba zdarzeń drogowych w Tomaszowie Maz. wynosiła 693 (w tym 49 w obrębie przejścia dla pieszych lub chodnika, drogi dla pieszych). W 2023 r. liczba wypadków zmalała (o 29,1%) do 491 (w tym 45 w obrębie przejścia dla pieszych, chodnika – spadek o 8%).

(akta kontroli str. 1111-1116)

Straż Miejska w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2022-2024 (do 26 stycznia) podejmowała działania wobec kierowców samochodów naruszających przepisy w zakresie zatrzymywania i/lub postoju pojazdu oraz postoju pojazdu na terenie zielonym, polegające na:

- pouczeniu: w 2022 r. – 430 pouczeń, w 2023 r. – 289, w 2024 r. 18,
- wystawieniu mandatów karnych: w 2022 r. – 102 mandaty na kwotę 9.000 zł, w 2023 r. – 217 mandatów na kwotę 20.850 zł, w 2024 r. – 14 mandatów na kwotę 1.400 zł,
- skierowaniem wniosków o ukaranie do sądu: w 2022 r. – 91 wniosków, w 2023 r. – 17, w 2024 r. – 0,
- przekazaniem sprawy Policji: w 2022 r. – sześć spraw, w 2023 r. – osiem, w 2024 r. – 0.

Straż Miejska nie prowadziła działań wobec ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Najczęstszym typem wykroczeń popełnianym przez kierujących pojazdami samochodowymi było zatrzymanie lub postój pojazdów w miejscu obowiązywania zakazu zatrzymywania się (B-36), zakazu postoju (B-356) i postój na trawnikach – niszczenie roślinności kołami pojazdu (z art. 144 § 1 Kodeksu Wykroczeń).

(akta kontroli str. 450-452)

Komenda Powiatowa Policji w Tomaszowie Mazowieckim w latach 2022-2024 (do 29 stycznia) podejmowała działania wobec kierujących naruszających przepisy w zakresie zatrzymywania lub postoju pojazdu, tj.:

- w 2022 r.: 235 razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła 66 mandatów karnych, nie skierowała żadnego wniosku o ukaranie do sądu,
- w 2023 r.: 94 razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła 135 mandatów karnych, nie skierowała żadnego wniosku o ukaranie do sądu,

- w 2024 r. – osiem razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła siedem mandatów karnych, nie skierowała żadnego wniosku o ukaranie do sądu.

Natomiast wobec uczestników ruchu naruszających przepisy w zakresie korzystania z motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego:

- w 2022 r.: 98 razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła 253 mandaty karne, skierowała 16 wniosków o ukaranie do sądu,
- w 2023 r.: 102 razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła 187 mandatów karnych, skierowała 22 wnioski o ukaranie do sądu,
- w 2024 r.: 11 razy zastosowała środek oddziaływania wychowawczego, nałożyła dwa mandaty karne, nie skierowała żadnego wniosku o ukaranie do sądu.

Ponadto Komendant Powiatowy Policji poinformował, że na podstawie zebranych danych z Systemu Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji oraz Systemu Analitycznego Policji nie można było jednoznacznie określić kwoty nałożonych mandatów karnych za ww. naruszenia, a także dokonać podziału na ilość nałożonych mandatów i wniosków o ukaranie do sądu.

(akta kontroli str. 453-455)

3. W okresie objętym kontrolą Miasto na zadania związane z elektromobilnością wydatkowało środki finansowe w łącznej wysokości 2.705.577,57 zł (w tym środki własne w kwocie 1.028.349,67 zł), z przeznaczeniem na:

- opracowanie Strategii elektromobilności w łącznej wysokości 72.447 zł, z tego 49.083 zł – współfinansowane w formie dotacji z NFOŚiGW⁴⁶ oraz 23.364 zł – ze środków własnych,
- opracowanie Planu rozwoju transportu zbiorowego w kwocie 29.366,25 zł ze środków własnych,
- opracowanie projektu aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim – 50.000,00 zł ze środków własnych,
- przeprowadzenie badań marketingowych funkcjonowania komunikacji miejskiej wraz z aktualizacją rozkładu jazdy – 89.990 zł ze środków własnych,
- opracowanie Planu rozwoju Smart City w łącznej wysokości 1.127.694,13 zł, z tego 842.603,46 zł – współfinansowane w formie dotacji Ministra Inwestycji i Rozwoju⁴⁷ oraz 93.673,84 zł – ze środków własnych,
- opracowanie projektu „Koncepcji sieci komunikacji rowerowej w regionie” w łącznej wysokości 85.854,00 zł, z tego 72.975,90 zł dofinansowanie ze środków UE⁴⁸ oraz 12.878,10 – ze środków budżetu państwa,
- zakup wiat przystankowych wraz z usługą transportową i wyposażeniem – 148.611,20 zł ze środków własnych,
- zakup znaków drogowych B-34 i B-44, w łącznej wysokości 1.205,97 zł ze środków własnych,
- montaż instalacji fotowoltaicznej, w łącznej wysokości 243.048 zł ze środków własnych MZK,
- modernizację pętli autobusowych, tj. profilowanie dróg o nawierzchni gruntowej lub tłuczniowej, remonty częściowe nawierzchni bitumicznych, w łącznej wysokości 219.221,99 zł ze środków własnych,

⁴⁶ W ramach programu priorytetowego Gepard II – transport niskoemisyjny, część 2) Strategia rozwoju elektromobilności na zadanie pn. „Opracowanie rozwoju elektromobilności dla Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki.

⁴⁷ W ramach projektu „Zintegrowany system zarządzania infrastrukturą miejską, komunikacji z mieszkańcami i zapewnienia usług publicznych w zakresie ruchu drogowego, bezpieczeństwa, zdrowia oraz ochrony środowiska naturalnego w Tomaszowie Mazowieckim” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Pomoc techniczna 2014-2020 oraz ze środków z budżetu państwa, realizowany za pośrednictwem Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

⁴⁸ W ramach działania II.2 projektu pn. Tomaszów Mazowiecki – opracowanie dokumentacji w ramach wsparcia rozwoju miast POPT 2014-2020”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

- zakup samochodu elektrycznego na potrzeby obsługi przestrzeni parkowej, w łącznej kwocie 79.335,00 zł, z tego 67.434,75 zł – współfinansowane ze środków europejskich⁴⁹ oraz 11.900,25 zł – z budżetu państwa,
- dostawę i montaż pięciu szt. zielonych przystanków w centrum Miasta, w wysokości 650.000 zł, z tego 364.595,27 zł – dofinansowane w ramach projektu⁵⁰, 64.340,34 zł – ze środków budżetu państwa 221.064,39 zł – ze środków własnych.

Ponadto Miasto podpisało umowę na wymianę oświetlenia ulicznego, ze sterowaniem logicznym, w wysokości 8.856.000 zł, z tego 7.408.169,00 zł – ze środków budżetu państwa w ramach programu Inwestycji Strategicznych „Polski Ład” oraz 1.447.831,00 zł – ze środków własnych.

(akta kontroli str. 123-129, 290-337, 499-501, 619-623, 626-704, 709-745, 851-853, 860-861, 932-1075, 1168-1170)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Miasto nierzetelnie realizowało przyjęte w harmonogramie założenia Strategii elektromobilności, bowiem nie wykonało części działań w przewidzianym dla nich terminie bądź realizowało je z opóźnieniem i w niepełnym zakresie, tj.⁵¹:
 - nie przeprowadziło analizy możliwości wprowadzenia ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym (termin realizacji – do 2022 r.),
 - nie uruchomiło systemu roweru miejskiego z minimum 150 rowerami (termin realizacji – do 2022 r.),
 - nie uruchomiło uzupełniającego systemu miejskiego roweru elektrycznego (termin realizacji – do 2023 r.),
 - nie zakupiło czterech nowych autobusów hybrydowych spełniających normę EURO VI (do 2023 r.),
 - nie uruchomiło pierwszych trzech ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (termin realizacji – do 2021 r.),
 - nie uruchomiło systemu ITS, w tym monitorowania i sterowania ruchem na gł. ulicach miejskich (termin realizacji – do 2022 r.),
 - nie opracowało koncepcji utworzenia strefy czystego transportu oraz rozszerzenia strefy płatnego parkowania w centrum miasta (termin realizacji – do 2022 r.),
 - nie uruchomiło systemu inteligentnego monitoringu miejskiego (termin realizacji – do 2022 r.) – w tym zakresie podpisano jedynie umowę na opracowanie koncepcji i Studium Wykonalności inwestycji dla inteligentnego monitoringu miejskiego,
 - wdrożyło (jedynie w zakresie pilotażowym) dla mieszkańców platformę partycypacji społecznej (pełne wdrożenie nastąpić miało do 2023 r.),
 - uruchomiło (jedynie w zakresie pilotażowym) system informacji dla mieszkańców o poziomie zanieczyszczeń powietrza w Mieście oraz o zagrożeniu powodziowym, w tym na urządzeniach mobilnych (pełne wdrożenie nastąpić miało do 2023 r.).

Pomimo powyższej sytuacji terminy realizacji zadań określone w harmonogramie rzeczowo-finansowym nie zostały zaktualizowane.

⁴⁹ W ramach realizacji projektu pn. „Tomaszów Mazowiecki – arena pozytywnej energii: wzmocnienie spójności społecznej i gospodarczej oraz podniesienie jakości środowiska naturalnego w Tomaszowie Mazowieckim”, finansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2014-2021 oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021.

⁵⁰ W ramach realizacji projektu pn. „Tomaszów Mazowiecki – arena pozytywnej energii: wzmocnienie spójności społecznej i gospodarczej oraz podniesienie jakości środowiska naturalnego w Tomaszowie Mazowieckim”, finansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2014-2021 oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021.

⁵¹ Do dnia zakończenia czynności kontrolnych dokumentacja, która potwierdzałaby wykonanie ww. zadań, nie została przez Miasto dostarczona NIK.

Prezydent wyjaśnił, że powyższe spowodowane było pandemią (znaczna część środków finansowych musiała być przeznaczona na zadania związane ze zwalczaniem pandemii), brakiem środków finansowych oraz finansowania zewnętrznego, a wykonanie tych zadań uzależnione było od pozyskania środków zewnętrznych.

(akta kontroli str. 344-449, 482-486, 819-820, 1138-1154, 1173-1180)

2. Miasto od 2015 r. nie podejmowało działań w celu rozwoju transportu rowerowego i pieszego według założeń wynikających z PZMM. Według stanu na dzień 29 lutego 2024 r. nie zrealizowano lub zrealizowano jedynie częściowo niektóre zadania ujęte w PZMM, tj.

- nie opracowano miejskiej polityki rowerowej. Dopiero w 2022 r. Miasto zleciło firmie zewnętrznej opracowanie koncepcji sieci komunikacji rowerowej⁵², przeprowadzenie ankiety w zakresie preferencji rowerowych mieszkańców i turystów⁵³. Projekt koncepcji opracowany został w styczniu 2023 r., ale nie został poddany dalszej procedurze i ostatecznie wdrożony,
- nie opracowano i nie wdrożono programu promocji zrównoważonej mobilności miejskiej – umowę na opracowanie tego programu podpisano z wykonawcą dopiero 29 grudnia 2023 r.,
- nie wykonano zadania polegającego na budowie ciągu pieszo- rowerowego Skansen – Łąki Ciebłowickie,
- nie sporządzono analizy możliwości wprowadzenia stref ruchu uspokojonego (tempo 30) i planu działań wdrożeniowych,
- w trakcie realizacji były zadania w zakresie przebudowy niektórych odcinków dróg, czy wymiany oświetlenia ulicznego ze sterowaniem logicznym.

Wg PZMM ww. zadania miały zostać zrealizowane do 2020 r.

Wzrost liczby km dróg pieszych i rowerowych (z 1,3 km na koniec 2018 r. i 2020 r. do 4,5 km na koniec 2023 r.) wynikał jedynie z przejęcia w 2022 r. fragmentu odcinka drogi powiatowej, tj. ul. Jana Pawła II i zaliczeniu jej do kategorii dróg gminnych⁵⁴.

Prezydent wyjaśnił, że z uwagi na wielość zadań inwestycyjnych prowadzonych przez Gminę, procedowanie i poddanie konsultacjom społecznym Koncepcji sieci komunikacji rowerowej planowane jest na II kwartał 2024 r. Ponadto wyjaśnił, że brak realizacji ww. inwestycji spowodowany był brakiem środków finansowych oraz pandemią.

(akta kontroli str. 20-76, 487-603, 1138-1154, 1173-1180)

3. Prezydent w raportach rocznych za 2022 r. i 2023 r. z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii elektromobilności składanych do NFOŚiGW wykazał zadania jako zrealizowane, które faktycznie nie zostały w ogóle wykonane, a także nie wykazał części zadań, które z kolei zostały zrealizowane. Sprawozdania te zostały tym samym sporządzone wbrew § 10 ust. 3 umowy o dofinansowanie w formie dotacji⁵⁵ oraz załącznikiem nr 6 do ww. Umowy, zgodnie z którymi jednostka zobowiązana była składać do NFOŚiGW

⁵² W ramach zadania opracowanie Miejskiej polityki rowerowej, sporządzenie analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe w ramach systemu Bike&Ride.

⁵³ https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd3Oxj8pqWoiBrmXHVAmTKNJCS0FvhF6UVRUEqkvX9xJRF9A/viewform?usp=pp_url. W badaniu wzięło udział 121 mieszkańców miasta i gminy Tomaszów Maz. oraz pięciu turystów.

⁵⁴ Na podstawie uchwały nr VXII/491/2022 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 29 września 2022 r. w sprawie przejęcia fragmentu dotychczasowej drogi powiatowej nr 4327E i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych oraz uchwały nr LXVII/532/2022 rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na nabycie, w drodze darowizny, na rzecz Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki, nieruchomości stanowiących własność Powiatu.

⁵⁵ Umowa nr 462/2019/Wn05/OA-IO/D z dnia 30.09.2019 r. pomiędzy NFOŚiGW a Miastem Tomaszów Mazowiecki.

raporty roczne, w których ujęte będzie wykonanie umowy pod względem rzeczowym⁵⁶. I tak⁵⁷:

a. w raporcie za 2022 r. wykazano realizację nw. zadań:

- przeprowadzenie analizy możliwości wprowadzenia ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym poprzez monitoring miejski⁵⁸,
- systematyczne wprowadzanie uprzywilejowań w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej poprzez monitoring,
- budowa parkingów Bike&Ride na wytypowanych przystankach w Mieście⁵⁹,
- systematyczne dostosowywanie skrzyżowań do obsługi ruchu rowerowego,
- uruchomienie pilotażowego systemu innych systemów poruszania się – system hulajnóg miejskich,
- uruchomienie pierwszych trzech ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów⁶⁰,
- utworzenie systemu car-sharingu pojazdów służb miejskich, tj. użyczania pojazdów między jednostkami,
- uruchomienie systemu inteligentnego monitoringu miejskiego⁶¹,
- podjęcie działań dla budowy systemu wschodniej wewnętrznej obwodnicy Miasta z przeniesieniem na nią przebiegu drogi wojewódzkiej nr 713,
- opracowanie koncepcji budowy farm fotowoltaicznych z wykorzystaniem obiektów zajezdni MZK⁶²,

pomimo iż do 12 lutego 2024 r. zadań tych nie wykonano,

b. w raporcie za 2023 r. wykazano realizację nw. zadań:

- przeprowadzenie analizy możliwości wprowadzenia ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym poprzez monitoring miejski,
- systematyczne wprowadzanie uprzywilejowań w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej poprzez monitoring,
- systematyczne dostosowywanie skrzyżowań do obsługi ruchu rowerowego,
- uruchomienie pilotażowego systemu innych systemów poruszania się – system hulajnóg miejskich,
- uruchomienie systemu inteligentnego monitoringu miejskiego,
- podjęcie działań dla budowy systemu wschodniej wewnętrznej obwodnicy Miasta z przeniesieniem na nią przebiegu drogi wojewódzkiej nr 713,

pomimo że do 12 lutego 2024 r. zadań tych nie wykonano.

Dyrektor ZDiUM poinformował, że omyłkowo zamieszczono niektóre informacje w raportach rocznych.

Prezydent wyjaśnił, że zawarte w raportach działania w niektórych przypadkach nie zostały zrealizowane (tj. dostosowanie skrzyżowań do obsługi ruchu rowerowego, analiza możliwości ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej); uznano, że nawet częściowe ich wykonanie bądź podjęcie zbliżonych działań obliuguje do ujęcia ich w raportach. Wyjaśnił również, że hulajnogi zostały wprowadzone przez firmę zewnętrzną i na tej podstawie będzie można stwierdzić, czy ten system zostanie pozytywnie przyjęty w Mieście i czy będzie na niego zapotrzebowanie, co pomoże w zarządzaniu środkami publicznymi w sposób gospodarny zgodnie z ustawą o finansach publicznych.

(akta kontroli str. 469-471, 611-745, 810-820, 1121, 1138-1154, 1171-1180, 1200-1202)

⁵⁶ Pomimo powyższej sytuacji, Zastępca Prezydenta złożył oświadczenie (punkt III raportu rocznego), że Strategia elektromobilności „jest realizowana zgodnie z jej treścią”.

⁵⁷ Do dnia zakończenia czynności kontrolnych dokumentacja, która potwierdzałaby wykonanie ww. zadań, nie została przez Miasto dostarczona NIK.

⁵⁸ Wg Planu Smart City zadanie to nie zostało zrealizowane.

⁵⁹ Z-ca Dyrektora ZDiUM w toku kontroli wskazał, że od 2020 r. do lutego 2024 r. nie zwiększyła się liczba parkingów.

⁶⁰ Wniosek dotyczył dwóch takich stacji.

⁶¹ Wg Planu Smart City zadanie to nie zostało zrealizowane.

⁶² W 2022 r. zakupiono jedynie montaż 1 szt. instalacji fotowoltaicznej wraz z konstrukcją wsporczą.

c. niektóre raporty roczne sporządzone były nierzetelnie, gdyż nie wykazano w nich zadań, które zostały zrealizowane, tj.:

- w raporcie za 2020 r. nie uwzględniono wprowadzenia przez zewnętrznego operatora elektrycznych hulajnóg miejskich,
- w raporcie za 2021 r. nie ujęto doposażenia przystanków autobusowych w wiaty w dwóch lokalizacjach (ul. Graniczna-Maya, ul. Popiełuszki),
- w raporcie za 2022 r. nie ujęto modernizacji pętli autobusowej MZK przy ul. Opoczyńskiej polegającej na wyrównaniu terenu, wskazano natomiast modernizację pętli przy ul. Mostowej.

Prezydent wyjaśnił, że spowodowane to było omyłką pracownika.

(akta kontroli str. 611-745, 810-820, 1173-1180)

4. Prezydent, jako zarządca dróg gminnych, nie sporządził projektów stałej organizacji ruchu drogowego i nie przedłożył ich Staroście Powiatu Tomaszowskiego do zatwierdzenia, w następstwie czego wprowadził zmiany organizacji ruchu – poprzez umieszczenie znaków pionowych B-43 i B-44 w punktach krańcowych strefy ograniczonej prędkości tzw. tempo 30 w rejonie ulic: Ogrodowa/Dąbrowska, Lawendowa/Dąbrowska, Ogrodowa/Bema, Kanonierów/Piłsudskiego – nielegalnie, pomimo braku zatwierdzenia ww. organizacji ruchu przez Starostę, co było sprzeczne z § 4 ust. 3 pkt 1 oraz ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach⁶³. Obowiązek sporządzenia projektów organizacji ruchu przez zarządcę drogi wynikał z § 4 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia. Natomiast zgodnie z § 4 ust. 1 tego rozporządzenia, podstawą do wprowadzenia zmiany organizacji ruchu na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

Starosta Powiatu Tomaszowskiego poinformował, że zarządca dróg gminnych miał obowiązek sporządzenia projektów organizacji ruchu drogowego, niemniej jednak nie przedłożył on takich projektów, w związku z umieszczeniem znaków pionowych B-43 i B-44 w części miasta ograniczonego ulicami: Dąbrowską, Zieloną i Legionów oraz w części miasta ograniczonego ulicami: Dąbrowską, gen. Bema, Piłsudskiego i Legionów. Ponadto poinformował, że Starosta nie posiadał informacji, kiedy znaki pionowe B-43 i B-44 zostały umieszczone w ww. lokalizacjach.

Prezydent wyjaśnił, że zarządca drogi ustawił znaki drogowe w odpowiedzi na wnioski do protokołu z kontroli Starosty Powiatowego, natomiast w najbliższym czasie wystąpi o zabezpieczenie środków na opracowanie projektu stałej organizacji ruchu, a następnie zleci podmiotowi zewnętrznemu jego opracowanie.

(akta kontroli str. 810-820, 1134-1137, 1155-1165, 1173-1180)

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Miasto realizowało zadania – w ramach środków własnych bądź finansowania zewnętrznego – ujęte w dokumentach planistyczno-strategicznych, koncentrując się przede wszystkim na rozwoju transportu zbiorowego. Niemniej jednak większość zadań wynikających ze Strategii elektromobilności nie była – wg przyjętego harmonogramu – realizowana w ogóle bądź realizowano je z opóźnieniem i w niepełnym zakresie. Pomimo zapisów w dokumentach planistyczno-strategicznych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i pieszego, Miasto od 2015 r. co do zasady nie podejmowało działań w tym kierunku, a wzrost długości ścieżek rowerowych wynikał jedynie z przejęcia odcinka drogi powiatowej. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły również nierzetelnego sporządzania raportów rocznych (tj. ujmowania w nich zadań, które realizowane były w innych latach niż dotyczył raport) oraz wykazywania w nich nieprawdziwych danych, tj. zadań, które nie zostały zrealizowane. Ponadto Miasto umieszczało znaki drogowe B-43 i B-44 w ciągu ulic bez wiedzy i zgody organu zarządzającego ruchem. Urząd prowadził działania informacyjno-edukacyjne o wpływie elektromobilności na

⁶³ Rozporządzenie z dnia 23 września 2003 r. Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem; Dz. U. z 2017 r. poz. 784

środowisko i zdrowie mieszkańców oraz propagujące korzystanie z zeroemisyjnych środków transportu.

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi

NIK zwraca uwagę, że zastosowanie w dokumentach planistycznych zdefiniowanych docelowych wartości wskaźników i mierników jest niezbędne dla możliwości dokonania weryfikacji skuteczności podejmowanych działań. Sformułowanie celów i zadań dokumentu w sposób skonkretyzowany i realistyczny oraz zdefiniowanie wskaźników rezultatu w sposób mierzalny nadaje bowiem takim dokumentom wymiar planistyczny możliwy do wykorzystania także w bieżącym zarządzaniu. Natomiast program, który nie został opracowany we właściwy sposób pozostaje dokumentem ogniskującym się jedynie na analizie sytuacji społeczno-ekonomicznej, a także wyznaczeniu ogólnych kierunków działań. Uwaga NIK dotyczy również obowiązku publikowania wyników konsultacji społecznych, w szczególności na stronie internetowej Urzędu Miasta i w BIP. NIK zwraca też uwagę, że pomimo funkcjonowania od 2020 r. w Mieście hulajnog miejskich, Prezydent – uzależniając rozwój systemu hulajnog od stopnia zapotrzebowania na nie oraz wiążąc z tym systemem racjonalne zarządzanie środkami finansowymi – nie posiadał wiedzy, ile takich hulajnog znajduje się w mieście, a co więcej nie wypracował – chociażby wspólnie ze Starostą Powiatu – żadnych ustaleń z operatorem tego systemu, określających zasady współpracy, w celu uporządkowaniu tej usługi w przestrzeni publicznej oraz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu miejskim.

Ponadto Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

Wnioski pokontrolne

1. podjęcie działań w kierunku przeprowadzenia kompleksowego badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tomaszowa Maz., stanowiącej rekomendację wskazaną w Planie rozwoju transportu zbiorowego, niezbędnego do osiągnięcia celu głównego tego Planu,
2. podjęcie działań w kierunku realizacji zadań mających wpływ na ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, określonych w PZMM oraz zadań określonych w Strategii elektromobilności, których termin realizacji wyznaczony w harmonogramie rzeczowo-finansowym minął,
3. zaktualizowanie przyjętych w harmonogramie rzeczowo-finansowym Strategii elektromobilności założeń w odniesieniu do zadań, które nie zostały zrealizowane w przewidzianym dla nich terminie bądź realizowano je z opóźnieniem i w niepełnym zakresie,
4. dokonanie rzetelnej analizy zasadności dalszego procedowania aktualizacji Planu rozwoju transportu zbiorowego w obecnym kształcie,
5. zapewnienie wykazywania w raportach rocznych z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii elektromobilności składanych do NFOŚiGW wykonania zadań zgodnie ze stanem faktycznym,
6. niezwłoczne dokonanie korekty raportów rocznych z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji Strategii, uwzględniając zadania faktycznie zrealizowane w danym okresie sprawozdawczym,
7. sporządzenie projektu stałej organizacji ruchu dla rejonu ulic: Ogrodowa/Dąbrowska, Lawendowa/Dąbrowska, Ogrodowa/Bema, Kanonierów/Piłsudskiego i przedłożenie go Staroście Powiatu Tomaszewskiemu.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania
wniosków

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

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

Łódź, 28 marca 2024 r.

Kontroler
Katarzyna Kaczkowska
Doradca techniczny

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

/podpisano elektronicznie/

/podpisano elektronicznie/