



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.18.2.2023

Pan
Jarosław Klimaszewski
Prezydent Miasta Bielska-Białej
Plac Ratuszowy 1,
43-300 Bielsko-Biała

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/064 – Działania na rzecz ograniczania zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski ¹ w Bielsku-Białej ² , Plac Ratuszowy 1, 43-300 Bielsko-Biała
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Klimaszewski, Prezydent Miasta ³ od 21 listopada 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Jacek Krywult, Prezydent Miasta od 19 listopada 2002 r. do 21 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Identyfikacja problemu zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz działania na rzecz kształtowania zachowań sprzyjających ich ograniczeniu2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu zbiorowego i indywidualnego sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych3. 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 z wykorzystaniem danych oraz 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 ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	Michał Kapek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/132/2023 z dnia 25 maja 2023 r.; Aleksander Małysz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli Nr LKA/149/2023 z dnia 13 czerwca 2023 r.; Marek Matysek, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/133/2023 z dnia 25 maja 2023 r.

(akta kontroli: str. 1-6)

¹ Dalej: „Urząd” lub „UM”

² Dalej: „Miasto”

³ Dalej: „Prezydent” lub „PM”

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent Miasta podejmował prawidłowe i skuteczne działania na rzecz ograniczania zanieczyszczeń komunikacyjnych. W Mieście wprowadzono m.in. ograniczenia dla ruchu ciężarowego, ograniczenia prędkości poruszania się w wyznaczonych obszarach, zakupiono i wdrożono system ITS oraz rozbudowywano sieć dróg dla rowerów. W efekcie, w latach 2018-2022 średnioroczne stężenia dwutlenków azotu, tj. głównego zanieczyszczenia pochodzącego z transportu drogowego spadły o 21,9%, a stężenia zanieczyszczeń NO₂ mieściły się w granicach obowiązujących norm. Emisja tlenków azotu z transportu drogowego spadła w 2022 r. o 70,2% w stosunku do poziomu z 2018 r.

Miasto rzetelnie zidentyfikowało problem zanieczyszczeń komunikacyjnych, wskazując je w dokumentach strategicznych oraz przyjętych politykach miejskich jako jedno ze źródeł zanieczyszczeń powietrza. Zaplanowane działania były zgodne z katalogiem dobrych praktyk określonych w *Programie ochrony powietrza dla województwa śląskiego*⁶.

Stopniowemu ograniczaniu zanieczyszczeń komunikacyjnych, sprzyjały podejmowane w Mieście działania – zarówno inwestycyjne jak i edukacyjne - w tym: promowanie wykorzystania zrównoważonych form transportu, stosowanie systemu zachęt do korzystania z transportu zeroemisyjnego, wprowadzanie na terenie miasta rozwiązań infrastrukturalnych, technicznych i organizacyjnych w celu ograniczenia i usprawnienia płynności ruchu pojazdów, a także wymiana taboru pojazdów komunikacji miejskiej. Zrealizowane zadania były zgodne z założeniami przyjętymi w obowiązujących w Mieście dokumentach strategiczno-planistycznych. W latach 2015-2019 wzrastała liczba pasażerów korzystających z komunikacji. Trend ten był kontynuowany również po okresie epidemii COVID-19. NIK zwraca jednak uwagę, że w Mieście nie zaktualizowano planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w terminie do 22 lutego 2019 r., co było niezgodne z art. 80 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁷.

W ocenie NIK, działania Prezydenta Miasta dotyczące eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji spalin ograniczały się do corocznych kontroli stacji diagnostycznych. Jak wykazała jednak kontrola, część z nich przeprowadzono z przekroczeniem 12-miesięcznego okresu (licząc od dnia ostatniej kontroli), tj. z naruszeniem przepisu określonego w art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*⁸.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Polityka kształtowania zachowań komunikacyjnych.

1.1. Identyfikacja jakości powietrza związana z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi.

W kontrolowanym okresie Urząd identyfikował problem jakości powietrza związany z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi. Dane o jakości powietrza w mieście pozyskiwano z trzech stacji monitoringu Inspekcji Ochrony Środowiska Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Katowicach, zlokalizowanych przy ul. Kossak-Szczuckiej (stacja tła, pomiar automatyczny ciągły m.in. w zakresie pyłu zawieszonego PM10), Partyzantów (stacja komunikacyjna, pomiar automatyczny ciągły m.in. w zakresie NO₂ i pyłu zawieszonego PM2,5) oraz Sterniczej (stacja tła, pomiary manualne dobowe w zakresie pyłu zawieszonego PM2,5).

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

⁶ Przyjętego uchwałą Nr VII/21/12/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 czerwca 2020 r.

⁷ Dz. U. z 2023 r., poz. 875 ze zm., dalej „ustawa o elektromobilności”

⁸ Dz. U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm., dalej „ustawa Prd”

⁹ 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.

Ponadto, na terenie miasta rozmieszczonych było 10 szt. sensorów jakości powietrza „Syngeos” oraz 27 urządzeń do pomiaru i sygnalizowania jakości powietrza „Ekostupek Air Sensor”, pełniących funkcje wskaźnikowe. Wyniki tych pomiarów można śledzić na bieżąco na stronach internetowych <https://powietrze.bielsko-biala.pl> lub www.syngeos.pl oraz za pośrednictwem urządzeń mobilnych.

Z wyjątkiem analizy przeprowadzonej na potrzeby *Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego*, w zakresie struktury źródeł emisji zanieczyszczeń, innych badań nie przeprowadzono ani nie zlecano.

Zgodnie z przywołanym powyżej programem, największy poziom emisji w roku bazowym 2018 (w Mg/rok) odnotowano dla emisji komunalno-bytowej – PM10 584,792, PM2,5 575,800 i B(a)P 0,31996. Emisja pochodząca z transportu drogowego wynosiła: dla PM10 50,100, PM2,5 39,297, B(a)P 0,00073. W przypadku NOx największa emisja pochodziła z transportu i wynosiła 755,168 Mg/rok, tj. ponad trzykrotnie więcej od emisji NOx z sektora komunalno-bytowego (224,882 Mg/rok).

W programie wskazano, że „O przyroście tła miejskiego, jak i lokalnego przyrostu stężeń decyduje przede wszystkim emisja pochodząca ze źródeł komunalno-bytowych, a mniejszy udział ma sektor transportu drogowego. Przy czym emisja z transportu drogowego ma znaczenie lokalne, najbardziej uciążliwe jest oddziaływanie dróg w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Wtedy udział sektora transportu może być nawet na poziomie ok. 12 µg/m³”.

(akta kontroli str. 1089-1096, 1097-1114, 1115)

Dane w zakresie jakości powietrza w mieście w odniesieniu do zanieczyszczeń związanych z transportem drogowym pochodziły z monitoringu prowadzonego przy pomocy przywołanych powyżej trzech stacji, których wyniki publikowano m. in. w rocznych raportach oceny jakości powietrza w województwie śląskim.

Udział emisji tlenków azotu pochodzących z transportu w stosunku do ogólnej wielkości zanieczyszczeń tymi substancjami w Bielsku-Białej obniżył się z poziomu 60,5% w 2018 r. do poziomu 35,9% w roku 2022. Do roku 2021 było to największe źródło emisji zanieczyszczeń tlenkami azotu (w 2022 r. największe źródło emisji NOx stanowiła emisja punktowa). W okresie objętym kontrolą emisja NOx pochodząca z transportu drogowego w Bielsku-Białej spadła z poziomu 755,2 tys. kg/rok w 2018 r. do 224,8 tys. kg/rok w roku 2022 (spadek o 70,2%).

Średnioroczny poziom zanieczyszczeń dwutlenku azotu (NO₂) uległ zmniejszeniu w ww. okresie z poziomu 32 µg/m³ w 2018 r. do 25 µg/m³ w roku 2022 (spadek o 21,9%)¹⁰. Zarejestrowane poziomy tych zanieczyszczeń były niższe 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 powietrzu¹¹ wynoszącego 40 µg/m³, jednak wyższe niż poziom zalecany przez Światową Organizację Zdrowia wynoszący 10 µg/m³ (przy normie dobowej wynoszącej 25 µg/m³).

Wpływ zanieczyszczeń pyłami PM10 i PM2,5 pochodzących z transportu w Bielsku-Białej na ogólny poziom zanieczyszczeń wahał się w okresie objętym kontrolą w przedziale od 2,8% do 9%, i tak w przypadku:

- PM2,5 - udział zanieczyszczeń pochodzących z transportu w latach 2018-2020 zwiększał się z 5,9% w 2018 r. poprzez 7,1% w 2019 r. do 7,3% w roku 2020, ale w kolejnych latach uległ zmniejszeniu – do 3,1% w 2021 r. i do 2,8% w roku 2022;
- PM10 podobnie – w latach 2018-2020 udział tych zanieczyszczeń w emisji ogółem rósł, z 7,1% w 2018 r., poprzez 8,8% w 2019 r. do 9% w roku 2020, a następnie spadał – do 3,8% w 2021 r. i 3% w roku 2022.

Dominujący wpływ na zanieczyszczenie tymi pyłami w Mieście miała emisja z sektora komunalno-bytowego (tzw. niska emisja). W okresie objętym kontrolą emisja PM2,5 i PM10

¹⁰ Badania poziomu zanieczyszczeń NO₂ prowadzono w Bielsku-Białej w latach 2018-2022 na jednej stacji, zlokalizowanej przy ul. Partyzantów

¹¹ Dz. U. z 2021 r., poz. 845

pochodząca z transportu drogowego w Bielsku-Białej spadła odpowiednio z poziomu 39,3 tys. kg/rok w 2018 r. do 10,3 tys. kg/rok w 2022 r. (spadek o 73,8%) oraz z poziomu 51,7 tys. kg/rok w 2020 r. do 13 tys. kg/rok w roku 2022 (spadek o 74,9%).

(akta kontroli str. 1155-1145)

Na pytanie dotyczące działań, jakie podjęto lub zamierza się podjąć w związku z opublikowanymi w 2021 r. wytycznymi WHO w sprawie rekomendowanych poziomów stężeń dwutlenków azotu, Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że „(...) w 2022 r. nie odnotowano przekroczenia dopuszczalnego dobowego stężenia NO₂ wyznaczonego w 2021 r., jako zalecany przez Światową Organizację Zdrowia – WHO (tj. 25 µg/m³)”. Jednak w sprawie działań podjętych w związku z przekroczonymi średniorocznymi stężeniami NO₂ (wynoszącymi wg rekomendacji WHO 10 µg/m³), Prezydent nie wskazał żadnych informacji.

(akta kontroli str. 1038-1040)

Informując o współpracy realizowanej w Mieście z podmiotami zajmującymi się jakością powietrza, oprócz organów inspekcji ochrony środowiska, Zastępca Prezydenta Miasta wskazał w szczególności na Ministerstwo Klimatu i Środowiska – „(...) w zakresie przygotowania Mapy Drogowej Transformacji Miasta w kierunku Neutralności i Odporności Klimatycznej. W ramach tej współpracy świadczone są m.in. usługi w kategorii: transport zeroemisyjny. Działania te mają na celu dostarczenie informacji w wyborze najbardziej korzystnych dla miasta wariantów wymiany i rozwoju zeroemisyjnego taboru autobusowego.”

(akta kontroli str. 1146-1148)

Główne źródło informacji dla mieszkańców miasta oraz innych osób przebywających na jego terenie o stanie jakości powietrza stanowiły dane gromadzone przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ), znajdujące się na stronach internetowych tej instytucji oraz na stronach UM Bielska-Białej. Podstawową formą informowania były komunikaty przesyłane zgodnie z procedurą opisaną w „Planie działań krótkoterminowych”, publikowane na stronach internetowych Miasta oraz wysyłane za pomocą systemów: „Wczesnego Ostrzegania” i „Powiadamiania Klientów”.

Ponadto, aktualne informacje dot. jakości powietrza w mieście publikowano również na stronie internetowej miejskiego monitoringu powietrza pod adresem <https://bielsko-biala.pl/index.php/jakosc-powietrza-i-pogoda>, gdzie zamieszczone były odnośniki m. in. do następujących stron: „Miejski monitoring jakości powietrza Bielska-Białej”, „Serwis pogodowy Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej”, „Mapa monitoringu powietrza WIOS” oraz instrukcji „Jak zachować się w przypadku wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu”.

(akta kontroli str. 1099-1100, 1102-1109, 1149)

Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że w latach 2018-2023 – z wyjątkiem systemu tzw. ekosłupków, Miasto „(...) nie informowało o aktualnym stanie jakości powietrza za pomocą tablic świetlnych, sygnalizatorów lub innych urządzeń montowanych w ciągach głównych arterii komunikacyjnych (...)”

(akta kontroli str. 1146-1148)

1.2. Działania edukacyjne na rzecz zrównoważonych form transportu.

Podejmowanie działań edukacyjnych promujących wykorzystanie zrównoważonych form transportu zaplanowano w następujących dokumentach:

- *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014-2023*¹², w którym założono promowanie publicznego transportu zbiorowego poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju transportu. Wskazano w nim, że w tym celu odbywać miały się m.in. konferencje i seminaria oraz wspieranie akcji społecznych promujących publiczny transport zbiorowy;

¹² Uchwała Nr XXXVIII/910/2014 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 4 lutego 2014 r.

- *Strategii Rozwoju Elektromobilności w Bielsku-Białej*¹³, w którym wskazano, że w Mieście podejmowany będzie szereg inicjatyw związanych z promowaniem i informowaniem w zakresie elektromobilności, w tym m. in. coroczny „*Beskidzki Festiwal Dobrej Energii*”, promowanie niskoemisyjności i zeroemisyjności w komunikacji zbiorowej, a także działania edukacyjne w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).

(akta kontroli str. 265-266, 374)

Podejmowane w Mieście działania o charakterze edukacyjno-promocyjnym związane z ograniczeniem zanieczyszczeń komunikacyjnych, realizowano w ramach szerszych inicjatyw, imprez i wydarzeń, w związku z czym nie było możliwości wyodrębnienia wydatków poniesionych wyłącznie na ww. cel, i tak:

- utworzono linie autobusowe do terenów rekreacyjnych (lata 2021-2023). Działanie polegało na zwiększeniu częstotliwości kursowania oraz pojemności taboru na najpopularniejszych liniach komunikacyjnych do terenów rekreacyjnych. Przygotowano kampanie informacyjną na przystankach autobusowych, tablicach LCD w autobusach oraz na stronach internetowych. Celem akcji było zwiększenie zainteresowania podróżnych komunikacją publiczną oraz ograniczenie liczby samochodów w tych rejonach miasta;
- zorganizowano „*Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*”, w ramach którego obchodzony był „*Europejski Dzień Bez Samochodu*” (lata 2020-2022). Działanie polegało m. in. na możliwości podróży bez biletu za okazaniem w trakcie przejazdu komunikacją miejską dowodu rejestracyjnego samochodu osobowego. Propagowano zmianę transportu indywidualnego na publiczny transport zbiorowy;
- podjęto akcje zachęcające do zakupu biletów okresowych w komunikacji miejskiej (lata 2020-2021). W ramach akcji zorganizowano m. in. konkursy: „*Wykiwaj podwyżki z biletem miesięcznym lub 30-dniowym*” – w ramach którego promowano zwycięskie hasło na plakatach w autobusach oraz monitorach LCD, a także „*Klikasz i wygrywasz*” – którego celem była popularyzacja i rozpowszechnianie wśród pasażerów nowego kanału dystrybucji biletów (e-sklepu) oraz zmiana przyzwyczajeń zakupowych na bardziej ekologiczne;
- wprowadzono bezpłatne przejazdy dla uchodźców wojennych (w 2022 r.). Działanie polegało na umożliwieniu nieodpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla uchodźców z obywatelstwem ukraińskim. Ww. przejazdy wprowadzono celem zachęcenia ww. grupy do podróżowania transportem zbiorowym;
- zorganizowano „*Beskidzki Festiwal Dobrej Energii*” (lata 2018-2022). Działanie polegało m. in. na przeprowadzeniu kampanii promocyjno-edukacyjnej „*Bielsko-Biała chroni klimat*”, konkursów ekologicznych wraz z cyklem wykładów o elektromobilności dla uczniów szkół średnich, a także jazd testowych pojazdami zeroemisyjnymi;
- wprowadzono koncepcję „*Smart City*” w ramach systemu ITS (lata 2018-2023). Działanie polegało na m. in. utworzeniu stron internetowych, spełniających funkcje interaktywnych narzędzi wykorzystujących informacje generowane w podsystemach ITS (np. o warunkach drogowych, poziomie natężenia ruchu, czasie dojazdu, a także najbliższych odjazdach autobusów oraz komunikatach o utrudnieniach w ruchu);
- promowano komunikację rowerową (lata 2018-2019 oraz 2021-2023). Działania polegały na udzieleniu wsparcia organizacyjnego oraz objęciu patronatem przez Prezydenta Miasta „*Bielskich Rodzinnych Rajdów Rowerowych*”. Celem tych działań było m. in. propagowanie wśród dzieci i młodzieży wykorzystania roweru do celów komunikacyjnych w Mieście.

(akta kontroli str. 1047-1048)

¹³ Uchwałą Nr XXI/503/2020 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 25 sierpnia 2020 r.

Informacje o transporcie publicznym, jego rozwoju oraz możliwościach wykorzystania przekazywano mieszkańcom w formie papierowej oraz na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej (na przystankach autobusowych); na wyświetlaczach wewnętrznych LCD (w autobusach); na stronach internetowych UM i operatora komunikacji miejskiej; za pośrednictwem aplikacji mobilnej ITS oraz na łamach dwutygodnika i kwartalnika „Magazynu Samorządowego”.

(akta kontroli str. 1049-1085)

W przypadku dwóch inicjatyw – „Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu” oraz „Bielskich Rodzinnych Rajdów Rowerowych” - Miasto realizowało poszczególne działania we współpracy z podmiotami zewnętrznymi, odpowiednio z Ministerstwem Infrastruktury oraz Beskidzkim Towarzystwem Cyklistów.

(akta kontroli str. 1047-1048)

Przeprowadzona w ramach niniejszej kontroli NIK otwarta ankieta dotycząca m. in. postrzegania działań edukacyjnych i promocyjnych prowadzonych przez Miasto wykazała, że 45,9% respondentów spotkało się w ciągu ostatniego roku z kampaniami informacyjnymi zachęcającymi do korzystania z innych form transportu niż samochód osobowy z silnikiem spalinowym. Najczęściej wskazywano na akcje zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej (98,4%) oraz rowerów (19,4%)¹⁴.

(akta kontroli str. 1280-1283)

1.3. System zachęt do korzystania z transportu zeroemisyjnego.

W okresie objętym kontrolą, w Mieście podejmowano również szereg działań mających na celu zachęcanie do korzystania z transportu zero i niskoemisyjnego, i tak w kolejnych latach: uruchomiono system wypożyczalni roweru miejskiego „BBike” (opis tego systemu przedstawiono w dalszej części wystąpienia), wybudowano trzy ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych (jedna w 2019 r. za 38 500,00 zł netto oraz dwie w roku 2021 za 80 000,00 zł netto), zorganizowano pokaz oraz przeprowadzono akcje testowe autobusów elektrycznych (w latach 2020 oraz 2022) oraz przeprowadzono cykliczną kampanię promocyjno-edukacyjną pn. „Bielsko-Biała chroni klimat, Miasto dobrej energii – Beskidzki Festiwal Dobrej Energii” (w ramach tych działań przeprowadzono m. in. konkurs ekologiczny „Szczepnij energię chroń klimat”, odbyły się wykłady/prelekcje o elektromobilności dla uczniów bielskich szkół średnich oraz zorganizowano szereg wystaw, szkoleń eksperckich oraz jazd testowych pojazdów z napędem elektrycznym – lata 2018-2022, z wyjątkiem okresu pandemii, kiedy impreza odbyła się w ograniczonej formule).

(akta kontroli str. 1150)

Ponadto, celem przeciwdziałania zanieczyszczeniom komunikacyjnym, w ww. okresie w Mieście:

- sukcesywnie wymieniano flotę pojazdów użytkowanych przez spółki miejskie poprzez zakup łącznie 11 nowych oraz najem lub leasing kolejnych 29 pojazdów spełniających normę emisji EURO 6 (w przywołanym okresie wydatkowano na ten cel 14 454 066,70 zł);
- dokonano zakupu pięciu samochodów oraz jednego roweru z napędem elektrycznym (łączna kwota wydatków wyniosła 444 646,26 zł);
- sukcesywnie unowocześniano tabor komunikacji publicznej poprzez zakup łącznie dziewięciu nowych autobusów spełniających normę emisji EURO 6 (w latach 2021-2022 wydatkowano na ten cel 15 705 360,00 zł);
- wprowadzono nowe rozwiązania w zakresie polityki parkowania, mające na celu zmniejszenie ruchu kołowego w ścisłym centrum miasta i zwiększenie rotacji miejsc postojowych (ustalenie preferencyjnych stawek za parkowanie na obrzeżach miasta, rozszerzenie strefy płatnego parkowania, podwyższenie stawki opłaty parkingowej);

¹⁴ W ankiecie opracowanej przez NIK udział wzięło łącznie 135 osób, w tym 114 mieszkańców oraz 21 osób spoza Bielska-Białej

- rozbudowano infrastrukturę rowerową, m. in. poprzez budowę dróg rowerowych przy ul. Dębowiec (wzdłuż rzeki Wapienica), ul. Szerokiej i Czołgistów (2018 r.), ul. Międzyrzeckiej (2019 r.), ul. Sosnkowskiego (2020 r.), a także ul. Cieszyńskiej (rok 2021), oraz budowę kładki rowerowej nad rzeką Wapienica (2020 r.);
- wdrożono inteligentny system transportowy (ITS), w 2018 r. oddano do użytku system ITS na głównych ciągach komunikacji miasta za kwotę 11 670 240,54 zł, a w 2021 r. rozbudowano ten system, rozszerzając jego funkcjonowanie w kolejnych obszarach miasta za kwotę 13 344 000,00 zł.

(akta kontroli str. 1151-1152)

Wszystkie powyżej opisane działania związane z zachęcaniem do korzystania z zero i/lub niskoemisyjnych form transportu oraz przeciwdziałaniem zanieczyszczeniom komunikacyjnym wynikały z postanowień zawartych w obowiązujących w Bielsku-Białej dokumentach strategiczno-planistycznych, w szczególności w Strategii Rozwoju Miasta, w Programie Ochrony Środowiska oraz w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Były one także zgodne z katalogiem dobrych praktyk wskazanych w *Programie ochrony powietrza dla województwa śląskiego*, gdzie wskazano jako działania przyczyniające się do ograniczenia emisji ze źródeł komunikacyjnych takie działania jak poprawa płynności ruchu poprzez wykorzystanie inteligentnych systemów sterowania ruchem, prowadzenie polityki parkingowej zakładającej, że za parkowanie w centrach miast należy ponieść relatywnie większą opłatę za krótki postój w stosunku do postoju całonocnego, czy rozwój infrastruktury rowerowej.

(akta kontroli str. 1166-1177, 1185-1199, 1204-1216, 1220-1223, 1226-1234, 1235-1243)

System roweru miejskiego został uruchomiony w Bielsku-Białej w październiku 2014 r. W latach 2019-2022 w ramach ww. systemu działały 24 stacje dysponujące 192 rowerami¹⁵. Koszt utrzymania systemu roweru miejskiego w ww. okresie – zgodnie z zawartą umową z operatorem, firmą Homeport Polska Sp. z o.o. – uzgodniono na kwotę max. 3 714 272,00 zł, w tym za każdy miesiąc funkcjonowania systemu – 116 071,00 zł. Dodatkowo, Miasto zapewniło sobie możliwość bezpłatnego wydłużenia użytkowania systemu o jeden miesiąc w sezonie (co w okresie obowiązywania umowy w pełni wykorzystano), w związku z czym łączna kwota wydatkowanych środków na ten cel wyniosła ostatecznie 3 249 988,00 zł, tj. 812 497,00 zł rocznie.

W przywołanym okresie Miasto prowadziło bieżący monitoring ruchu rowerowego odbywającego się w ramach wypożyczalni. Liczba poszczególnych wypożyczeń ulegała jednak stopniowemu zmniejszeniu: z 39 331 w 2019 r., poprzez 15 981 w 2020 r., 17 411 w 2021 r. do 14 682 w roku 2022.

(akta kontroli str. 1244-1258, 1259-1272, 1273-1276)

Zastępca Naczelnika Wydziału Komunikacji poinformował, że z uwagi na rokroczny spadek liczby wypożyczanych rowerów oraz rosnące koszty utrzymania systemu wypożyczalni, „(...) władze Miasta Bielska-Białej nie zdecydowały się na kontynuację działania BBiku tj. nie został rozpisany nowy przetarg na system roweru miejskiego.” Zaznaczył przy tym, że „Władze uznały, że przedsięwzięcie (BBbike) spełniło swoje założenia, bo skłoniło do przesiadki na jednoślady część mieszkańców, co może odzwierciedlać podział zadań przewozowych – modal split (Model Ruchu 2014): rower 0,9%; (Model Ruchu 2022): rower 2,3% (średnio). W ostatnich latach w ogromnej większości korzystali oni już z własnych rowerów, a te miejskie cieszyły się mniejszą popularnością. Decyzja ta motywowana była także rozeznaniem rynku, iż coraz bardziej popularne stają się użytkowanie hulajnóg elektrycznych dostępnych na rynku wypożyczalni, jak również własne e-hulajnogi. Należy także wskazać, iż w 2023 r. podobnie, jak w Bielsku-Białej – także w Poznaniu Kaliszu oraz w Gliwicach – nie powróciły na drogi rowery w systemie publicznym.”

(akta kontroli str. 1276)

¹⁵ W roku 2018 system roweru miejskiego – z uwagi na prowadzoną procedurę zmiany operatora – nie funkcjonował

W latach 2018-2022 łączna długość dróg dla rowerów¹⁶ na terenie miasta nieznacznie zwiększyła się - z 33,7 km w 2018 r. do 36,6 km w roku 2022. Z uwagi na brak szczegółowych danych dotyczących wykorzystania istniejących w Mieście ścieżek rowerowych, monitoring w tym zakresie nie prowadzono.

(akta kontroli str. 1277-1279)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w Mieście przyjęto system budowy ścieżek rowerowych jako integralny element rozbudowy danej ulicy. Jak podkreślił, „*Nie jest możliwe wyodrębnienie środków finansowych na realizację wyłącznie ścieżek rowerowych.*”

(akta kontroli str. 1146-1148)

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

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, w Mieście rzetelnie zidentyfikowano problem zanieczyszczeń komunikacyjnych, wskazując je w dokumentach strategicznych oraz przyjętych politykach miejskich jako jedno ze źródeł zanieczyszczeń powietrza. Zadania, które zrealizowano w ramach poszczególnych inwestycji, a także stosowany w Mieście system zachęt oraz aktywność edukacyjno-promocyjna, były zgodne z postanowieniami zawartymi w obowiązujących w Bielsku-Białej dokumentach strategiczno-planistycznych i katalogiem dobrych praktyk określonych w *Programie ochrony powietrza dla województwa śląskiego*. W ocenie NIK zrealizowane działania przyczyniły się m. in. do wzrostu liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej oraz innych form poruszania się po mieście.

2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych

2.1. Działania na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu.

W okresie objętym kontrolą w Mieście podejmowano działania na rzecz ograniczenia negatywnych skutków zanieczyszczeń z transportu. Wprowadzono m. in. ograniczenia dla ruchu ciężarowego, prędkości poruszania się w wyznaczonych obszarach, a także zakupiono i wdrożono system ITS. Nie ustanowiono jednak, i nie planowano ustanowienia Strefy Czystego Transportu (SCT), o której mowa w art. 39 ust. 1 *ustawy o elektromobilności*.

Wyjaśniając tego przyczyny Zastępca Prezydenta Miasta wskazał na braki legislacyjne *ustawy o elektromobilności* w zakresie regulacji działalności takich stref. Zdaniem Zastępcy ww. ustawa dała teoretyczną możliwość wdrażania przedmiotowych zmian, jednakże dopiero podpisanie jej nowelizacji w grudniu 2021 r. „(...) *nakreśliło ramy w zakresie wprowadzenia możliwości ustanawiania SCT, a faktyczne przepisy wprowadzające wygląd naklejki uprawniającej pojazdy do korzystania ze SCT przyjęte zostały dopiero w marcu 2022 r.*” Podkreślił przy tym, że ww. trudności legislacyjne sprawiły, że jedynie kilka ośrodków miejskich w Polsce podjęło dotychczas prace nad wdrożeniem SCT.

Informując o ewentualnym wprowadzeniu SCT w Mieście, Zastępca Prezydenta Miasta wskazał, że decyzje w tej sprawie uzależniono m. in. od oceny faktycznego kształtu wdrożeń SCT przez inne jednostki samorządu terytorialnego w Polsce; wypracowania na poziomie krajowym optymalnego sposobu wdrażania SCT, w tym udzielenia wsparcia przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz rozwoju rynku pojazdów zeroemisyjnych.

Ponadto wyjaśnił, że decyzja o wprowadzeniu w Mieście SCT może zapaść dopiero po wybudowaniu kompletnego układu sieci obwodnic, który umożliwi przeorganizowanie ruchu z centrum miasta, zapewniając jednocześnie alternatywne trasy tranzytowe. Poinformował

¹⁶ Dot. wyłącznie dróg (ścieżek) miejskich, bez uwzględnienia terenów rekreacyjnych

przy tym, że w celu należytego przygotowania się do ewentualnego wdrożenia SCT, prowadzony jest szczegółowy monitoring działań legislacyjnych, a także analiza działań prowadzonych w innych miastach w Polsce.

(akta kontroli: str. 10-12)

W Urzędzie dysponowano danymi w zakresie liczby, struktury wiekowej oraz standardów emisji spalin (normy Euro), pojazdów zarejestrowanych w mieście. Powyższe dane gromadzono w systemie informatycznym „Pojazd” oraz w ewidencji CEPIK. Dokonano porównania tych danych z założeniami zawartymi w uchwale Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia w tym mieście SCT¹⁷. Uzyskane wyniki potwierdziły m. in. sukcesywny wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych w Bielsku-Białej, niespełniających kryteriów wjazdu do takiej strefy - z 3 546 pojazdów wg stanu na dzień 1 lipca 2024 r.¹⁸ do 24 550 w dniu 1 lipca 2026 r.¹⁹.

(akta kontroli: str. 81-82)

W zakresie ograniczenia ruchu pojazdów w centrum miasta, w dniu 16 kwietnia 2023 r. zostało przeprowadzone wśród mieszkańców referendum lokalne²⁰, w którym jedno z pytań dotyczyło kwestii ograniczenia ruchu pojazdów na wybranych odcinkach dróg. Planowane ograniczenia miały polegać na wprowadzeniu zakazu ruchu z dopuszczeniem autobusów, pojazdów zaopatrzenia (w określonych godzinach), taksówek, służb miejskich, mieszkańców bez alternatywnego dojazdu do zamykanego ciągu ulic oraz rowerów. Wśród ważnie oddanych głosów w referendum większość głosujących – 21 978 (61,78 %) opowiedziała się przeciwko takim ograniczeniom.

Przeprowadzone referendum było niewiążące z powodu zbyt niskiej frekwencji (uczestniczyło w nim 35 963 mieszkańców miasta, tj. 28,44 % uprawnionych do głosowania). Pomimo tego, w złożonym oświadczeniu o wynikach ww. referendum, Prezydent zapewnił, że uszanuje wolę większości mieszkańców i zobowiązał się, iż nie zrealizuje przedstawionej koncepcji ograniczenia ruchu samochodowego.

(akta kontroli: str. 94-106)

W latach 2018-2023 następował sukcesywny wzrost liczby dróg objętych strefowym ograniczeniem prędkości do 30 km/h (strefy „tempo 30”), jak również ich udział w ogólnej długości dróg będących w zarządzie Miasta - z 90 km w latach 2018-2020 (co stanowiło 15% ogólnej długości dróg), przez 93 km w 2021 r. (17%), do 98 km w latach 2022-2023 (18%)²¹.

(akta kontroli: str. 12, 109)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że do końca 2023 r. planowane jest wprowadzanie stref „tempo 30” na kolejnych ulicach miasta o łącznej długości 12 km.

(akta kontroli: str. 85, 89)

W strefach „tempo 30” zastosowano zarówno fizyczne elementy uspokojenia ruchu (tj. progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań i przejść dla pieszych, szyki zawężające pas ruchu), jak i organizację ruchu wymuszającą ograniczenie prędkości (w tym skrzyżowania równorzędne oraz drogi jednokierunkowe).

(akta kontroli: str.110-113, 458,470-471, 489, 512, 544)

W Mieście nie było opracowanego planu wdrożenia stref „tempo 30”.

Jak wyjaśnił Zastępca Prezydenta Miasta, przyczyną tego było m. in. to, że większość dróg lokalnych była już objęta strefowym ograniczeniem prędkości. Strefy „tempo 30” powstawały ze względu na „(...) potrzeby zmniejszenia prędkości w rejonach dróg lokalnych

¹⁷ Uchwała Nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia SCT w Krakowie

¹⁸ w tym odpowiednio 1 862 pojazdów „lekkich” (tj. pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony) zasilanych benzyną lub skroplonym gazem płynnym LPG, 1 507 pojazdów „lekkich” zasilanych olejem napędowym oraz 177 pojazdów „ciężkich” (pow. 3.5 tony) zasilanych olejem napędowym

¹⁹ w tym odpowiednio 5 600 pojazdów „lekkich” zasilanych benzyną lub skroplonym gazem płynnym LPG, 18 008 pojazdów „lekkich” zasilanych olejem napędowym oraz 882 pojazdy „ciężkie” zasilane olejem napędowym

²⁰ Referendum przeprowadzono na podstawie uchwały Rady Miejskiej w Bielsku-Białej Nr LV/1251/2023 z dnia 23 lutego 2023 r.

²¹ Łączna długość dróg będących w zarządzie Miasta wynosiła: 587 km w latach 2018 – 2019; 592 km w roku 2020 oraz 551 km w latach 2021 – 2023

przebiegających przez tereny gęstej zabudowy, na których występuje znaczny ruch pieszki i rowerowy (...). Zastępca Prezydenta Miasta zaznaczył, że takie strefy powstawały na podstawie wniosków składanych m.in. przez mieszkańców, Rady Osiedli, Policję i zarządców dróg. Zaznaczył przy tym, że strefy „tempo 30” wprowadzono w Mieście na podstawie zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu.

(akta kontroli: str. 85, 89-90)

Przed wprowadzeniem w Mieście stref „tempo 30” nie szacowano potencjalnych efektów ekologicznych.

Tłumacząc powyższe, Zastępca Prezydenta Miasta wskazał, że kierowano się głównie ograniczeniem prędkości, tj. podniesieniem poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu. Zaznaczył przy tym, że podjęte działania na drogach objętych strefami „tempo 30” wymusiły na kierujących jazdę z obowiązującą prędkością, co wpłynęło na poprawę płynności ruchu i zmniejszyło emisję spalin. Zdaniem Zastępcy Prezydenta Miasta, podjęte działania przyczyniły się do poprawy jakości powietrza, w szczególności w zakresie redukcji emisji tlenków azotów oraz pyłów zawieszonych.

(akta kontroli: str. 85-86, 90)

Poza wprowadzeniem stref „tempo 30”, w Mieście podejmowano również inne działania na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu: ustanowiono strefy ograniczeń prędkości do 40 km/h oraz strefy zamieszkania; wprowadzono obszary zakazu wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 3,5 t²²; wytyczono trasy przejazdu dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz utworzono miejsca postojowe punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Ww. rozwiązania zostały wprowadzone w Mieście przed okresem objętym kontrolą (z wyjątkiem utworzenia miejsc postojowych punktów ładowania pojazdów elektrycznych utworzonych w 2022 r.) i funkcjonowały również w latach 2018-2023. Nie prowadzono jednak dla nich szczegółowych analiz w zakresie oceny ich wpływu na poprawę płynności ruchu.

(akta kontroli: str. 91-92, 116-119)

Wyniki przeprowadzonej w ramach kontroli NIK ankiety wykazały, że 21,5% respondentów zauważyło poprawę płynności ruchu podczas poruszania się samochodem osobowym. Jednocześnie 39,3% z nich zauważyło również poprawę w tym aspekcie podczas poruszania się komunikacją publiczną.

(akta kontroli: str. 1280-1283)

Celem ograniczenia ruchu pojazdów emitujących nadmierne zanieczyszczenia, w okresie objętym kontrolą podjęte zostały następujące działania:

- zakup pojazdów niskoemisyjnych dla spółek miejskich, na co wydatkowano - 850 451 zł w 2018 r., 3 743 101 zł w 2019 r., 2 483 932 zł w 2020 r., 536 689 zł w 2021 r. oraz 6 839 895 zł w 2022 r. (cztery pojazdy spełniające normę Euro VI w 2018 r., 10 w 2019 r. siedem w 2020 r. i 2021 r. oraz 12 w 2022 r.);
- zakup pojazdów zeroemisyjnych za kwoty - 165 764 zł w 2018 r., 22 256 zł w 2019 r., 43 451 zł w 2020 r. oraz 213 205 zł w 2021 r. (po jednym samochodzie elektrycznym w latach 2018, 2019 i 2020 oraz dwa w roku 2021);
- zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego dla komunikacji miejskiej, na co przeznaczono – 8 041 000 zł w 2021 r. oraz 7 664 360 zł w 2022 r. (pięć autobusów spełniających normę Euro VI w 2021 r. oraz cztery w 2022 r.);
- opracowanie polityki parkingowej mającej na celu zmniejszenie ruchu kołowego w ścisłym centrum miasta, zwiększenie rotacji miejsc postojowych oraz zachęcenie do wybrania alternatywnych sposobów dojazdu. Na to działanie wydano 1 213 820,91 zł w 2021 r. (ustalenie preferencyjnych stawek opłat w 2020 r.

²² wykluczenie obejmowało w szczególności zakaz wjazdu do centrum miasta, z wyjątkiem pojazdów zaopatrzenia oraz posiadających zgody zarządcy drogi

na parkingach zlokalizowanych na obrzeżach miasta, rozszerzenie strefy płatnego parkowania w 2021 r. oraz podwyższenie stawek opłat za parkowanie w 2022 r.).

(akta kontroli: str. 1151-1152)

Analiza pięciu (wybranych w sposób celowy) obowiązujących w Mieście ograniczeń w ruchu²³ dla pojazdów silnikowych o największym wpływie na układ komunikacyjny, wykazała m. in. że we wszystkich przypadkach wytyczono alternatywne trasy przejazdu: obwodnice zachodnia (znajdująca się przy alei gen. Władysława Andersa), wschodnia (przy drodze ekspresowej S-1) i południowa (przy drodze ekspresowej S-52), a także specjalnie oznaczone korytarze na drogach publicznych (znakami C-17, B-13a) na których mogły poruszać się pojazdy przewożące towary niebezpieczne. W Mieście nie utworzono dla ww. ograniczeń specjalnie dedykowanych alternatywnych środków transportu, jednakże dla transportu osobowego dostępną alternatywą były środki komunikacji miejskiej, a także wypożyczalnie rowerów miejskich oraz hulajnog²⁴.

(akta kontroli: str. 115)

Od 2018 r. w Mieście funkcjonuje Inteligentny System Transportu (ITS), który objął łącznie 37 skrzyżowań oraz osiem przejść dla pieszych. ITS został wdrożony w dwóch etapach: pierwszy w latach 2017-2018 obejmował oś północ-południe²⁵, i drugi w latach 2020-2021 obejmujący ul. Cieszyńską, al. gen. Władysława Andersa, ul. Partyzantów, ul. Bystrzańską oraz ul. Żywiecką.

(akta kontroli: str.19-22, 46-59, 458, 482, 488, 511-512, 1076-1085)

Odnosnie do utworzenia ITS w Mieście, Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że początkowo swoim zakresem obejmował on 18 kluczowych sygnalizacji w centralnej części miasta, a w kolejnych latach został rozbudowany terytorialnie o kolejną grupę skrzyżowań i przejść dla pieszych, która w 2023 r. wynosiła 45 lokalizacji. Zdaniem Zastępcy Prezydenta Miasta korzyści z wdrożenia systemu sterowania ruchem to w głównej mierze poprawa płynności głównych ciągów komunikacyjnych. Wyjaśnił również, że kluczowym założeniem ITS była kwestia rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego. Wskazał, że „Konstrukcja systemu ITS umożliwiła nadawanie priorytetów dla pojazdów komunikacji miejskiej w przypadku ich opóźnienia w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy. Pojazdy są wyposażone w urządzenia pozwalające na ich lokalizację w czasie rzeczywistym celem udzielenia im priorytetu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną objętą ITS.” Dodał również, że dla każdej lokalizacji opracowano nowy projekt sygnalizacji świetlnej. Skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych pracują w koordynacji, co wpływa na poprawę płynności przejazdu przez główne ciągi komunikacyjne miasta. Podkreślił jednocześnie, że wprowadzenie takiego rozwiązania miało na celu przede wszystkim zwiększenie prędkości komunikacyjnej, poprawę regularności kursowania transportu zbiorowego, a tym samym zwiększenie zdolności przewozowej oraz wzrost atrakcyjności transportu publicznego w Mieście.

(akta kontroli: str.14, 78-80, 91)

Pomiary efektywności działania systemu ITS wykonano zarówno przed, jak i po wdrożeniu pierwszego etapu. Wyniki tych badań potwierdziły skrócenie czasu przejazdów: dla korytarza autobusowego o 15,1%, a dla samochodów o 24,5%. Analogiczne pomiary przeprowadzono dla drugiego etapu ITS, co skutkowało skróceniem czasu przejazdu odpowiednio o ok. 16,39% i 19,12%.

(akta kontroli: str. 17-73)

²³ Strefy ograniczeń prędkości do 30 i 40 km/h, strefy zamieszkania, wyłączenie przejazdu pojazdów ciężarowych z centrum miasta pojazdów o tonażu przekraczającym 3,5t - wprowadzeniu oznakowania B-5 wraz z tabliczką „Nie dotyczy zaopatrzenia”, obszary zakazu wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 3,5t - wdrożenie w terenie oznakowania D-40, D-41, B-43, B-44, B-18 /3,5t/ B-5, F-5, F-6 oraz ograniczenie przejazdu pojazdów przewożących towary niebezpieczne

²⁴ Organizowanych przez podmioty prywatne

²⁵ od Samiego Stoku po skrzyżowanie ul. Partyzantów – al. gen. Władysława Andersa – ul. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego, wraz z odgałęzieniem: ul. ks. Stanisława Stojałowskiego do ul. Żywieckiej i ul. Krakowskiej

Wprowadzane w Mieście rozwiązania infrastrukturalne, uwzględniały konieczność ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu, i tak:

- w latach 2017-2019 rozbudowano odcinek drogi wojewódzkiej nr 942 w ciągu ul. Międzyrzeckiej, a w latach 2019-2021 w ciągu ul. Cieszyńskiej – koszt inwestycji wyniósł 196 814 305 zł w tym 145 721 621 zł pochodziło z dofinansowania ze środków Unii Europejskiej²⁶;
- w latach 2018-2020 rozbudowano odcinek drogi krajowej nr 52 (DK 52) w ciągu na ul. Krakowskiej (z wyłączeniem węzła „Krakowska”) i ul. Żywieckiej (od ul. ks. Stanisława Stojalskiego do ul. Górskiej) – koszt inwestycji wyniósł 103 580 702 zł, w tym 83 619 249 zł pochodziło z dofinansowania ze środków UE²⁷.

(akta kontroli: str. 122-152, 201-203)

Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że obecnie prowadzone są prace związane z przygotowaniem koncepcji programowo-przestrzennej dot. budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie pomiędzy ulicami Warszawską, Podwałę, Stefana Okrzei i planowaną ul. Nowopiekarską. Wskazał przy tym, że nadrzędnym celem projektu, którego przewidywanym okresem realizacji będą lata 2025-2028, jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez zmotoryzowany ruch indywidualny w zabytkowym centrum miasta. Podkreślił także, że *„Ograniczenie emisji ma nastąpić poprzez uporządkowanie systemu komunikacji kolejowej i miejskiej oraz lokalizację węzła przesiadkowego w rejonie istniejącego dworca kolejowego i autobusowego, integrującego wszystkie rodzaje komunikacji zbiorowej i indywidualnej”*. Zdaniem Zastępcy Prezydenta Miasta inwestycja ta stanowi jeden z etapów przedsięwzięcia, które ma doprowadzić do znacznego ograniczenia zmotoryzowanego ruchu w centrum miasta i w związku z tym pozwoli na eliminację zagrożeń środowiskowych, w tym emisji zanieczyszczeń.

(akta kontroli: str. 14-16)

W ramach opisanych powyżej inwestycji infrastrukturalnych, przeprowadzona została również ocena osiągniętego efektu ekologicznego, której wyniki potwierdziły m. in. że:

- w przypadku drogi wojewódzkiej nr 942 – przyjęte założenia w zakresie oszczędności czasu w przewozach pasażerskich (min. 4 732 268 zł/rok) zostały osiągnięte (wyniosły 155 400 394,04 zł/rok)²⁸. Inwestycja spowodowała poprawę płynności ruchu, wskutek czego wpłynęła na ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych i w efekcie poprawę jakości powietrza;
- w przypadku drogi DK52 – przeprowadzone badania po zakończeniu realizacji robót (analiza oddziaływania na środowisko) potwierdziły dopuszczalne ilości stężeń tlenków azotów w powietrzu, na poziomie zgodnym z określonym w obowiązujących normach.

(akta kontroli: str. 120-121, 136, 153-200)

Koszt wymienionych powyżej działań, których jednym z efektów było ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu wyniósł łącznie: 361 447 754 zł, z czego:

- 300 395 007 zł (83%) wykorzystano na inwestycje infrastrukturalne;
- 30 614 073 zł (8,5%) na wymianę taboru emitującego nadmierne zanieczyszczenia (dot. wyłącznie pojazdów użytkowanych przez służby i spółki miejskie oraz jednostki organizacyjne Miasta);
- 29 234 853 zł (8%) na wprowadzenie systemu ITS;
- 1 213 821 (0,3%) na politykę parkingową.

²⁶ w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

²⁷ w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

²⁸ Do wyznaczenia prędkości podróży wykorzystano m. in. następujące parametry: rodzaj terenu, rodzaj obszaru, charakter ruchu, klasa drogi, szerokość jezdni oraz odcinki z widocznością na wyprzedzanie równą lub powyżej 450 m.

Dwa z ww. działań zostały dofinansowane środkami z budżetu Unii Europejskiej w łącznej wysokości 249 316 173 zł, z czego 229 340 870 zł (92%) wykorzystano na inwestycje infrastrukturalne, a 19 975 303 zł (8%) na wprowadzenie systemu ITS.

(akta kontroli: str. 203)

Odnosnie do pozostałych kosztów poniesionych przez Miasto w związku z działaniami podjętymi w zakresie ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych (w tym strefy „tempo 30”, ograniczenia ruchu do prędkości 30-40 km/h, organizację stref zamieszkania) Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że nie były one wydzielone – MZD (podmiot odpowiedzialny za ich realizację) rozliczał je w ramach środków własnych, przeznaczonych na bieżącą działalność.

(akta kontroli: str. 88, 92-93)

2.2. Dostępność i konkurencyjność komunikacji publicznej.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*²⁹ opracowano, a następnie w dniu 4 marca 2014 r. przyjęto „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014 – 2023”³⁰ (dalej „Plan transportowy”).

Projekt ww. planu zgodnie z wymogiem określonym w art. 10 *ustawy o publicznym transporcie* został poddany konsultacjom społecznym³¹. Opinie, które zebrano zostały rozpatrzone, a część z nich uwzględniono w treści przedmiotowego planu.

Plan transportowy zgodnie z wymogami zawartymi w art. 12 ust. 2 *ustawy o publicznym transporcie* uwzględniał m. in: sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru, potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (w tym potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej), rentowność linii komunikacyjnych oraz ustalenia zawarte w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto, określone w nim zostały: sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 *ustawy o publicznym transporcie*); ocena i prognozy potrzeb przewozowych (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy); przewidywane finansowanie usług przewozowych (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy); preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy) oraz pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 6 ww. ustawy).

Powyższy dokument zawierał również zapisy dotyczące wizji, celów i koncepcji rozwoju transportu publicznego. Głównym rezultatem wprowadzonych w Mieście zmian miała być atrakcyjna dla mieszkańców komunikacja miejska, która „(...) dzięki wysokiemu poziomowi jakości, ogólnej dostępności oraz efektywności funkcjonowania, stanie się realną alternatywą dla transportu zindywidualizowanego.” Wyznaczono także następujące cele szczegółowe postawione przed transportem publicznym:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań, postulatów i potrzeb mieszkańców;
- integracja systemu transportowego w zakresie usług przewozowych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru;

²⁹ Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 ze zm., dalej „ustawa o publicznym transporcie”

³⁰ Uchwała Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 04 marca 2014 r.

³¹ Które odbyły się w dniach od 25 września do 16 października 2013 r.

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

W Planie transportowym zawarto także oceny i prognozy potrzeb przewozowych, w ramach których uwzględniono m. in.: główne generatory ruchu (w tym również urzędy i instytucje publiczne, placówki oświatowe, a także strefy przemysłowe i duże zakłady pracy), podaż usług przewozowych (w zależności od pory dnia oraz typu dnia tygodnia) oraz popyt tych usług (na poszczególne linie komunikacyjne oraz napelnienie autobusów). Przywołany dokument przewidywał ponadto integrację środków publicznego transportu zbiorowego (w tym rozważenie w Mieście możliwości stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego), a także wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

W ww. dokumencie zawarto również zapisy dotyczące pożądanego standardu usług w przewozach komunikacji publicznej, w tym uwzględniono aspekt ochrony środowiska naturalnego. Wskazano, że celem ograniczenia negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne „(...) planowane jest wspieranie wszelkich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii zmniejszających jego uciążliwość dla środowiska, pod względem wytwarzanych zanieczyszczeń (...)” Wpisano ponadto, że „Kluczowe znaczenie ma m.in. proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych, poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu stałe unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska”.

W obowiązującym w okresie objętym kontrolą Planie transportowym nie zostały wskazane:

- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania, co było wymagane w związku z art. 12 ust. 1 pkt 8 *ustawy o publicznym transporcie*;
- lokalizacje stacji gazu ziemnego oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (w rozumieniu art. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*), co było wymagane w związku z art. 12 ust. 1a pkt 1 i 2 *ustawy o publicznym transporcie* (szczegółowy opis przedstawiono w sekcji „*Stwierdzone nieprawidłowości*”).

Poddany kontroli plan wskazywał również na konieczność monitorowania rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego, poprzez trzy mierniki: społeczny, statystyczny i finansowy. W przypadku każdego z nich należy zestawiać zebrane cyklicznie dane i porównać je z poziomem realizacji przyjętych celów.

(akta kontroli: str. 204-268)

Obowiązek monitorowania realizacji Planu transportowego powierzony został MZK (do roku 2019) oraz upoważnionym pracownikom Wydziału komunikacji UM. Wyniki zrealizowanych w tym zakresie działań prezentowano w corocznie opracowywanych sprawozdaniach z wykonania budżetu Miasta, sprawozdaniach z wykonanych działań w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz w Raportach o Stanie Miasta.

(akta kontroli: str. 382-547)

Zgodnie z treścią art. 11 ust. 2 *ustawy o publicznym transporcie*, w Planie transportowym została określona również procedura dotycząca jego weryfikacji oraz aktualizacji. Stanowiła ona, że corocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów Planu, co umożliwi podjęcie rzetelnej decyzji o ewentualnej konieczności aktualizacji. W okresie objętym kontrolą, ww. procedura nie była wykorzystana (szczegółowy opis przedstawiono w sekcji „*Stwierdzone nieprawidłowości*”).

(akta kontroli: str. 268)

Zagadnienia związane z funkcjonowaniem i rozwojem komunikacji miejskiej - oprócz Planu transportowego – opisane zostały również w:

- „Strategii Rozwoju Bielska-Białej do 2020 roku” przyjętej w dniu 26 czerwca 2020 r.³², w której założono m. in. sukcesywną wymianę taboru autobusowego na bardziej przyjazny środowisku;
- „Strategii Rozwoju Bielska-Białej do 2030 roku” przyjętej w dniu 19 maja 2022 r.³³, w której określono m. in. cel strategiczny „Bielsko-Biała miastem kompaktowym, rozwijającym ekologiczny system transportowy”, a także wskazano na konieczność budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz rozwój systemu punktów przesiadkowych, w tym parkingów P&R oraz infrastruktury towarzyszącej;
- „Strategii Rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej. E-moBBility 2020-2035”³⁴, przyjętej w dniu 25 sierpnia 2020 r.³⁵, w której zawarto następujące cele strategiczne: modernizacja taboru autobusowego, ograniczenie negatywnego wpływu transportu indywidualnego na środowisko, zachęcenie mieszkańców do zmiany nawyków komunikacyjnych i wybierania transportu publicznego (wprowadzenie rozwiązań Smart City) oraz ekologiczna flota pojazdów do realizacji zadań publicznych przez służby miejskie.

Zapisy zawarte w ww. dokumentach były zgodne z treścią Planu transportowego. Strategia Rozwoju Miasta do 2030 r., oraz Strategia Rozwoju Elektromobilności przewidywały szerszą perspektywę czasową wdrażania poszczególnych rozwiązań w transporcie publicznym.

(akta kontroli: str. 269-381)

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Mieście, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie była gmina Bielsko-Biała³⁶, a funkcję operatora w latach 2018-2023 pełniła MZK realizująca usługi przewozowe transportem autobusowym na terenie całego miasta oraz sąsiednich gmin. Zasięg organizowanych przez Miasto przewozów był zgodny z założeniami przyjętymi w Planie transportowym.

(akta kontroli: str. 548-583)

W latach 2015-2019 następował sukcesywny wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej w Mieście: z 25 477 257 pasażerów w 2015 r., poprzez 25 564 487 w 2016 r., 26 075 820 w 2017 r., 26 397 100 w 2018 r. do 26 498 460 w 2019 r. W 2020 r. nastąpił spadek liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej do 15 000 000³⁷. W kolejnych latach odnotowano ponowny wzrost do 19 655 223 w 2021 r. oraz 20 231 111 w roku 2022.

(akta kontroli: str. 593-594)

Wyjaśniając przyczyny spadku liczby pasażerów w 2020 r. Zastępca Prezydenta Miasta wskazał, że wynikało to z wprowadzenia obostrzeń związanych z pandemią koronawirusa, które bardzo znacząco ograniczyły zapotrzebowanie na komunikację zbiorową w Mieście. Zdaniem Zastępcy Prezydenta Miasta ze względu na utrzymywanie się takiej sytuacji przez dłuższy okres mieszkańcy nie byli skłonni do szybkiej zmiany swoich przyzwyczajeń i powrotu do korzystania z komunikacji miejskiej wraz z ustawianiem pandemii. Zaznaczył, że odbudowa liczby przewożonych pasażerów jest procesem długotrwałym, który wymaga prowadzenia dalszych działań optymalizacyjnych oraz rozwojowych. Dodał także, że w 2021 r. przestały

³² Uchwała Nr XX/496/2012 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Strategii Rozwoju Bielska-Białej do 2020 roku”

³³ Uchwała NR XLV/1048/2022 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 19 maja 2022 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Bielska-Białej do 2030 roku”

³⁴ Dalej: „Strategia Rozwoju Elektromobilności”

³⁵ Uchwałą Nr XXI/503/2020 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 25 sierpnia 2020 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej. E-moBBility 2020-2035”

³⁶ W latach 2018-2019 zadania w tym zakresie wykonywała MZK jako samorządowy zakład budżetowy, natomiast w pozostałym okresie – Wydział Komunikacji UM.

³⁷ W związku z wprowadzanymi obostrzeniami w zakresie przewozów komunikacją zbiorową w okresie pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 oraz problemami technicznymi systemu zliczania pasażerów nie było prowadzonych szczegółowych badań liczby pasażerów na poszczególnych liniach. Wyczerzenie bazuje na szacunkach odzwierciedlających poziom sprzedaży biletów w komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej w 2020 r.

obowiązywać porozumienia komunalne z gminami Jasienica i Bestwina, w zakresie wydłużonych kursów linii MZK nr 25, 51, 52 i 56, co dodatkowo przyczyniło się do zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów.

(akta kontroli: str. 850-851)

W ramach komunikacji miejskiej w okresie objętym kontrolą zrealizowano następującą liczbę wozokilometrów (wzkm): 7 822 266 w 2018 r., 7 867 798 w 2019 r., 7 726 488 w 2020 r., 7 820 927 w 2021 r. oraz 7 759 288 w 2022 r. Wielkość taboru w ww. latach kształtowała się na podobnym poziomie - 131 autobusów w latach 2018-2020, 136 w 2021 r. oraz 134 w roku 2022.

Analiza punktualności komunikacji miejskiej w ww. okresie nie była prowadzona. Sprawdzano natomiast parametr związany z regularnością kursowania³⁸, który – jak wyliczono - kształtował się niezmiennie na wysokim poziomie: 99,77% w 2018 r., 99,80% w 2019 r., 99,98% w 2020 r., 99,99% w 2021 r. oraz 99,98% w 2022 r.

W latach 2018-2020 następował niewielki wzrost łącznej długości linii komunikacyjnych – z 501 km w 2018 r. poprzez 503 km w 2019 r. do 504 w 2020 r. W kolejnym okresie zaś - wyraźny spadek: do 486 km w 2021 r. i 340 km w roku 2022.

(akta kontroli: str. 609-610)

Odnosnie do przyczyn skrócenia długości linii komunikacyjnych Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w latach 2021-2022 przeprowadzone zostały zmiany (optymalizacja tras i kosztów, korekty przebiegu i modernizacja linii), a także rozwiązano dwa porozumienia z sąsiednimi gminami (Bestwina i Jasienica)³⁹.

(akta kontroli: str. 851-852)

Przewozy kolejowe oraz inne (dla których Miasto nie było organizatorem) nie stanowiły istotnego udziału w publicznym transporcie zbiorowym. Sporządzona w UM analiza wykazała, że liczba zatrzymań komunikacji kolejowej oraz przewoźników publicznego transportu zbiorowego na przystankach zlokalizowanych na terenie miasta (bez MZK) w latach 2020-2022 wynosiła kolejno: 16,48% sumarycznych zatrzymań (2 088 219), 16,20% (2 220 891) oraz 17,08% (2 397 572).

(akta kontroli: str. 858)

W okresie objętym kontrolą w Mieście przeprowadzono badania w zakresie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym. W 2022 r. wykonano aktualizację Modelu Ruchu dla Miasta⁴⁰, w ramach której dokonano szczegółowych analiz w zakresie: modelu przemieszczania się mieszkańców; podróży transportem indywidualnym i zbiorowym - na podstawie danych o napelnieniach na liniach autobusowych (obsługiwanych przez: MZK, Komunikację Beskidzką S.A., PKM Czechowice-Dziedzice oraz innych operatorów) i w transporcie kolejowym; modeli sieci transportowej, przemieszczania osób i ruchu towarowego, a także popytu na przewozy.

W podsumowaniu ww. aktualizacji wskazano na pozytywne czynniki rozwoju systemu transportowego takie jak: poprawa parametrów i warunków ruchu poprzez likwidację „wąskich gardeł”, zmiana przekroju ulic i dróg oraz wzrost niektórych parametrów podróży realizowanych środkami publicznego transportu zbiorowego (prędkość i czas podróży). Zwrócono również uwagę na negatywnie oceniony czynnik – wzrost ruchu, który w transporcie samochodowym wynikał m. in. z poprawy warunków sieci drogowo-ulicznej.

(akta kontroli: str. 614-673)

Odnosnie do wykorzystania wyników ww. aktualizacji Modelu Ruchu, Zastępca Prezydenta Miasta wskazał, że rezultaty tej analizy oraz przeprowadzonego pierwotnie Modelu Ruchu wpłynęły na podział zadań przewozowych w transporcie, a także posłużyły do aktualnie

³⁸ Obliczana jest na podstawie różnicy pomiędzy kursami planowanymi (zakończonymi w planie pracy przewozowej), a rzeczywistą realizacją kursów (pomniejszenie o kursy niezrealizowane z tytułu awarii, kolizji lub działania siły wyższej)

³⁹ Obie gminy na wycofanych liniach MZK uruchomiły nowe linie komunikacyjne organizowane przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, a operatorem była Komunikacja Beskidzka S. A.

⁴⁰ Pierwotny Model Ruchu dla Miasta został opracowany w 2014 r.

opracowywanego „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+” dla obszaru Subregionu Południowego Województwa Śląskiego – wskazującego na rozwiązania z zakresu przemieszczania się oraz zintegrowanego podejścia do zachowań komunikacyjnych.

(akta kontroli: str. 841-842)

W Mieście opracowano również dokument pn. „Publiczny Transport Zbiorowy w Bielsku-Białej 2020+” – gdzie zaproponowane zostały zmiany m. in. w układzie sieci komunikacyjnej (wydłużenia, skrócenia linii, likwidacja linii nierentownych, zmiana tras przejazdów oraz pętli końcowych), synchronizacji rozkładów jazdy w głównych rejonach transportowych miasta oraz na podstawowych ciągach komunikacyjnych.

(akta kontroli: str. 674-689)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że ww. opracowanie stanowi podstawę do wdrażania obecnych rozwiązań optymalizacyjnych w komunikacji miejskiej. Dodał przy tym, że w zakresie podejmowanych zmian przebiegu tras przejazdów linii komunikacji miejskiej (jak również ich łączenia i likwidacji) – projekty takich zmian są opiniowane (konsultowane) z poszczególnymi Radami Osiedla, przez które linie te przebiegają.

(akta kontroli: str. 842-843)

Kontrole MZK w zakresie wykonywania przez nią obowiązków operatora komunikacji miejskiej realizowali upoważnieni pracownicy UM, na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴¹. Jednym z warunków wypłaty należnej Operatorowi rekompensaty za realizację usług przewozowych, było zatwierdzenie przez Organizatora comiesięcznych raportów rozliczeniowych, określających w szczególności:

- liczby wykonanych wozokilometrów w stosunku do planu pracy przewozowej (wraz z wyszczególnieniem przyczyn ew. odstępstw);
- kwoty kar umownych z tytułu niewłaściwej realizacji usług, wynikające m. in. ze stwierdzonych przyśpieszeń i opóźnień w stosunku do rozkładu jazdy, liczby niezatrzymań na poszczególnych przystankach, a także samowolną zmianę rozkładu jazdy.

(akta kontroli: str. 571-577, 584-592)

Odnosnie do przeprowadzonych w MZK kontroli, Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że podejmowane względem MZK czynności odbywały się w trybie ciągłym i były realizowane z wykorzystaniem monitoringu systemu ITS. Wskazał przy tym, że pracownicy Wydziału komunikacji przeprowadzali także doraźne kontrole w pojazdach MZK.

(akta kontroli: str. 843-844)

Zasady konstruowania rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej zostały określone w Planie transportowym. Opracowano je w podziale na rodzaj dni, ilość kursów i kilometrów wykonanych w poszczególne dni tygodnia. Opracowano również wytyczne w zakresie konstruowania rozkładów jazdy uwzględniające potrzeby przewozowe, popyt oraz preferencje komunikacyjne pasażerów.

(akta kontroli: str. 219-222)

W zakresie konstruowania rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w latach 2018-2019 obowiązek ten powierzono MZK. Począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r. funkcję Organizatora w imieniu Prezydenta wykonuje Wydział Komunikacji UM, do którego obowiązków należało m. in. opracowywanie rozkładów jazdy. W opinii Zastępcy Prezydenta Miasta, opracowane rozkłady jazdy uwzględniały postulaty zgłaszane przez członków Rad Osiedli przedsiębiorców, a także mieszkańców miasta. Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił również, że projekt rozkładu jazdy przygotowywany jest przez

⁴¹ Umowy nr KM VII.7240.1.2019 z dnia 31 grudnia 2019 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Wydział, a następnie przekazywany do MZK celem konsultacji jego kształtu i wdrożenia ewentualnych korekt w zakresie eksploatacyjnym.

(akta kontroli: str. 856)

Analiza zmian dokonanych w okresie objętym kontrolą w ramach pięciu najbardziej obłożonych linii komunikacyjnych⁴² wykazała m. in. że: w latach 2018-2020 nie dokonywano zmian w przebiegu żadnej z poddanych analizie linii; w 2021 r. wydłużono trasę linii nr 10 na skutek likwidacji linii nr 52⁴³ (część realizowanych linią 52 kursów, włączono do rozkładu jazdy linii nr 10) oraz dodania do jej przebiegu jednego przystanku z dużym obłożeniem pasażerów; w 2021 r. zmieniono trasę przejazdu linii nr 50 celem uporządkowania miejsc przyjazdów i odjazdów linii oraz w 2022 r. - skrócono trasę przejazdu linii nr 50 poprzez zamianę jednego z przystanków (o niskim natężeniu ruchu) na inny, znajdujący się w niewielkiej odległości, celem usprawnienia obsługi danego rejonu komunikacyjnego.

(akta kontroli: str. 611-613)

W okresie objętym kontrolą w Bielsku-Białej nie funkcjonował system parkingów Park&Ride, natomiast w różnych lokalizacjach wydzielono 11 płatnych parkingów miejskich. Zasady korzystania z nich zostały określone w uchwale Rady Miejskiej z dnia 26 maja 2015 r.⁴⁴

(akta kontroli: str. 690-705)

Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że dwa spośród ww. parkingów obsługiwały węzły przesiadkowe autobusowe i kolejowe (parking przy głównym dworcu PKP – Bielsko-Biała Główna przebudowany w 2017 r. oraz przy przystanku PKP Bielsko-Biała Lipnik wybudowany w 2016 r.). Zaznaczył przy tym, że długookresowa analiza obłożenia tych miejsc parkingowych nie była prowadzona z powodu ograniczonych możliwości technicznych użytkowanych przy tych parkingach systemów dystrybucji biletów parkingowych (parkomaty na parkingu „Bielsko-Biała Lipnik” oraz system szlabanowy na parkingu przy dworcu głównym PKP).

(akta kontroli: str. 846)

Parking przy głównym dworcu PKP – Bielsko-Biała Główna posiadał 55 miejsc postojowych oraz jedno miejsce dla osób niepełnosprawnych. Natomiast parking przy przystanku PKP Bielsko-Biała Lipnik oferował 150 miejsc postojowych oraz 10 miejsc dla osób niepełnosprawnych, a także pięć stanowisk dla autobusów.

(akta kontroli: str. 702-705)

Zagadnienia dotyczące integracji publicznego transportu zostały zawarte w „Strategii Rozwoju Miasta Bielska-Białej do 2030 r.”, w której przewidziano m. in.: rozwój zintegrowanego, zrównoważonego, zielonego oraz kosztowo efektywnego systemu miejskiej komunikacji zbiorowej; współpracę ponadlokalną na rzecz integracji systemu transportowego miasta oraz systemu komunikacyjnego w Aglomeracji Beskidzkiej; integrację elementów miejskiego systemu transportowego; budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z rozbudową układu drogowego w Bielsku-Białej, w tym budowę Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Bielska-Białej; stworzenie zintegrowanej oferty biletowej umożliwiającej łatwe oraz atrakcyjne korzystanie z różnych form transportu; wspieranie działań prowadzących do poprawy połączeń kolejowych Bielska-Białej w szczególności z Aglomeracją Górnośląską oraz Krakowem oraz połączeń transgranicznych z Czechami i Słowacją.

(akta kontroli: str. 305-306)

Odnosnie do kwestii związanych z integracją publicznego transportu w Mieście, Zastępca Prezydenta Miasta poinformował, że w kwietniu 2023 r. PKP poinformowała o wybraniu projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn - Skoczów -

⁴² Dot. linii: 1,3,4,10 i 50 (w latach 2018-2020); 1,4,6,10 i 50 (w latach 2021-2022). Wszystkie kursowały również w okresie wakacyjnym

⁴³ Z powodu wygaśnięcia porozumienia komunalnego z Gminą Jasienica – od dnia 1 kwietnia 2021 r. nowe rozkłady jazdy.

⁴⁴ Uchwała nr VIII/102/2015 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 26 maja 2015 r. w sprawie ustalenia zasad korzystania z parkingów miejskich położonych poza drogami publicznymi

Bielsko-Biała – Wadowice - Kraków)” do dofinansowania w ramach Programu „Kolej+”. Zdaniem Zastępcy Prezydenta Miasta „*Dzięki przedmiotowej inwestycji nie tylko przywrócona zostanie możliwość podróży koleją pomiędzy Bielskiem-Białą, a Cieszynem czy Wisłą, ale powstanie pełny kręgosłup infrastrukturalny umożliwiający utworzenie kolei aglomeracyjnej skupionej wokół Bielska-Białej*”. Dodał także, że w ramach opracowywanego „*Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+*” została wskazana budowa w Mieście zintegrowanego węzła przesiadkowego.

(akta kontroli: str. 844-845)

W związku z realizacją zadania inwestycyjnego „*Budowa wiaduktu w ciągu ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Bielsku-Białej*” oraz związanym z tym zawieszeniem obsługi przystanku kolejowego „*Bielsko-Biała Północ*” zawarto porozumienie mające na celu honorowanie biletów Kolei Śląskich Sp. z o. o. (operatora kolejowego na linii S5 Katowice – Zawardów) w autobusach komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej.

(akta kontroli: str. 706-717)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że dojazd pasażerów w rejon wyłączanego przystanku kolejowego Bielsko-Biała Północ realizowany był autobusami MZK na podstawie ważnych biletów kolejowych.

(akta kontroli: str. 845)

Na podstawie zarządzenia Prezydenta Miasta z dnia 16 listopada 2020 r. dokonano zmiany cennika biletów komunikacji miejskiej⁴⁵. Od dnia 1 stycznia 2021 r. zmianie uległy m. in. ceny następujących biletów: bilet jednorazowy z 3,00 zł (1,50 zł ulgowy) na 4,00 zł (2 zł); bilet 60-minutowy z 4,00 zł (2 zł) na 5,00 zł (2,50 zł); bilet siedmiodniowy na wszystkie linie z 34,00 zł (17,00 zł) na 40,00 zł (20,00 zł) oraz bilet miesięczny na wszystkie linie z 100,00 zł (50,00 zł) na 110,00 zł (55,00 zł). Ponadto bilet jednodniowy został zastąpiony biletem 24-godzinnym, a cena uległa zmianie z 12,00 zł (6,00 zł) na 14,00 zł (7,00 zł).

Z dniem 1 stycznia 2021 r. wycofane zostały następujące rodzaje biletów: trzymiesięczny, siedmiodniowy na określoną linię, miesięczny na określoną linię, miesięczny na wszystkie linie „*na okaziciela*”, specjalny na określoną linię oraz socjalny bilet miesięczny i trzymiesięczny na wszystkie linie. Wprowadzono z kolei nowy rodzaj biletu – 30-dniowy. Głównym założeniem zmian było ujednoczenie taryfy biletowej, w tym likwidacja biletów na jedną linię, które nie zachęcały do korzystania z całej sieci komunikacji miasta.

(akta kontroli: str. 505, 718-732, 736-738)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśniając konieczność podwyżki cen biletów wskazał, że wynikało to z wyraźnego wzrostu kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego (m.in. koszty paliw, pracy, materiałów eksploatacyjnych i części zamiennych). Zaznaczył przy tym, że cena biletu miesięcznego normalnego (na wszystkie linie) wzrosła ze 100 zł do 110 zł (ulgowy proporcjonalnie: z 50 zł do 55 zł) – tj. jedynie o 10%, jako element utrzymania promowania długookresowego korzystania z transportu zbiorowego. Dodał również, że pomimo dynamicznie rosnących kosztów oraz wzrostu inflacji, kolejnych podwyżek nie wprowadzono.

Zastępca Prezydenta Miasta zaznaczył także, że łącznie blisko 93 tys. mieszkańców (55,5% populacji miasta) jest uprawniona do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów komunikacją miejską. Wskazał również, że Miasto rozwija sieć dystrybucji biletów MZK – w analizowanym okresie wprowadzone zostały aplikacje mobilne (SkyCash, moBILET, mPay), jak również własne narzędzia – e-sklep MZK (platforma zakupowa biletów okresowych) oraz kasowniki mobilne (płatności zbliżeniowe w pojeździe).

(akta kontroli: str. 846-847)

Od 1 stycznia 2020 r. rozszerzono uprawnienia do bezpłatnych przejazdów na wszystkich liniach komunikacji miejskiej, dla dzieci od urodzenia do 30 września roku, w którym ukończą

⁴⁵ Zarządzenie Prezydenta Miasta nr ON.0050.1465.2020.KM z dnia 16 listopada 2020 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Bielsko-Biała oraz uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych

siódmy rok życia (wcześniej uprawnienie przysługiwało dla dzieci do czwartego roku życia, tj. do dnia czwartych urodzin), a także dla osób, które ukończyły 65 rok życia, tj. od dnia ukończenia (wcześniej taka możliwość przysługiwała od dnia ukończenia 70 roku życia).

(akta kontroli: str. 483, 718-727)

W sprawie wprowadzonej podwyżki cen biletów, jedna z działających na terenie miasta partii politycznych złożyła petycję, w której domagano się wycofania nowych cen. W odpowiedzi, Prezydent wyjaśnił przyczyny odmowy, wskazując głównie na coroczny wzrost kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego, malejące wpływy ze sprzedaży biletów, a także negatywne skutki pandemii.

(akta kontroli: str. 733-735)

Zmiany taryf biletowych były również przedmiotem wniosków składanych w trakcie konsultacji społecznych w ramach opracowania projektu dokumentu pn. „*Publiczny transport zbiorowy w Bielsku-Białej 2020+*”. Mieszkańcy wnosili m. in. o obniżenie cen biletów, wprowadzenie karty bielszczanina uprawniającej do dodatkowych zniżek oraz wprowadzenie nowych rodzajów biletów. Podsumowując wyniki przeprowadzonych konsultacji, część wniosków uznano za zasadne (np. w zakresie uelastyczenia oferty biletowej), natomiast część odrzucono (np. wprowadzenie karty bielszczanina uprawniającej do dodatkowych zniżek).

(akta kontroli: str. 740-765)

W latach 2018-2022 koszt funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Mieście wzrósł z poziomu 65 146,5 tys. zł w 2018 r. do 73 170,1 tys. zł w 2022 r. (o 12,3%)⁴⁶, natomiast wpływy z tytułu sprzedaży biletów, opłat dodatkowych, opłat za korzystanie z przystanków oraz dotacje gmin partycypujących w kosztach funkcjonowania komunikacji spadły w tym okresie z 26 237,4 tys. zł do 25 609,3 zł (o 2,4%)⁴⁷.

(akta kontroli: str. 382-391, 739)

W okresie objętym kontrolą nie zorganizowano w Mieście badań satysfakcji mieszkańców z korzystania z komunikacji miejskiej. Przeprowadzono natomiast konsultacje społeczne, które objęły m. in. problematykę funkcjonowania transportu w Mieście, w szczególności na potrzeby opracowania ww. dokumentów:

- „*Publicznego transportu zbiorowego w Bielsku-Białej 2020+*” (w dniach od 6 grudnia 2019 r. do 15 stycznia 2020 r.). W wyniku podjętych czynności zebrane zostały uwagi i pomysły mieszkańców, udzielono 87 szczegółowych wyjaśnień i informacji telefonicznych oraz opracowano raport końcowy⁴⁸ zawierający podsumowania, w których rekomendowano przyjęcie lub odrzucenie określonych wniosków;
- Strategii rozwoju elektromobilności (w dniach od 5 maja do 19 maja 2020 r.). W wyniku podjętych czynności, poinformowano mieszkańców o przewidywanych działaniach w ramach ww. strategii, zebrano wnioski, uwagi i sugestie dotyczące m. in. kształtowania środowiska w Mieście, liczby oraz rodzajów napędów pojazdów użytkowanych w bielskich gospodarstwach domowych, preferencji w zakresie zakupu samochodów elektrycznych oraz koncepcji rozwoju elektromobilności na terenie miasta;
- „*Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+*” (w dniach 25 października 2022 r. i 27 kwietnia 2023 r. Celem podjętych czynności było upowszechnienie wiedzy w zakresie zrównoważonej mobilności, wpływie opracowywanego dokumentu na jakość życia w regionie, oraz przedstawienie mieszkańcom wstępnych założeń ww. dokumentu.

Ponadto, w dniach od 26 listopada 2021 r. do 16 grudnia 2021 r. przeprowadzone zostały konsultacje społeczne dot. założeń projektu „*Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej*”

⁴⁶ W kolejnych latach koszty te wyniosły 65 697,8 tys. zł w 2019 r., 68 920,3 zł w 2020 r., 70 544,8 tys. zł w 2021 r.

⁴⁷ W kolejnych latach wpływy te wyniosły: 26 227,3 tys. zł w 2019 r., 16 023,7 tys. zł w 2020 r., 21 175,5 tys. zł w 2021 r.

⁴⁸ Dostępny na stronie komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej (<https://komunikacja.um.bielsko.pl/index.php/2020/03/04/raport-z-konsultacji-spoecznych-projektu-pn-publiczny-transport-zbiorowy-w-bielsku-bialej-2020/>)

na terenie Bielska-Białej” (AKK). Do UM nie wpłynęły jednak żadne uwagi, opinie i wnioski w tym zakresie.

(akta kontroli: str. 367-373, 740-777)

W zakresie oceny atrakcyjności komunikacji publicznej w Bielsku-Białej, osoby biorące udział w ankiecie NIK najlepiej oceniły dostęp do informacji na temat komunikacji publicznej (78,5% oceniło ten obszar dobrze lub bardzo dobrze), wygodę oraz dostosowanie do wymagań osób z niepełnosprawnościami (64,4%). Najgorzej oceniono dostępność parkingów P&R (4,4% oceniających dobrze).

(akta kontroli: str. 1280-1283)

W 2014 r. i w 2021 r. zostały przeprowadzone w Mieście badania w zakresie sposobów podróżowania w podziale na poszczególne środki transportu. Uzyskane tą drogą wyniki potwierdziły m.in., że w 2021 r. zmniejszyła się liczba podróżujących w Mieście samochodami osobowymi (z 54,6% w 2014 r. do 42,5% w 2021 r.), a także nastąpił wzrost: liczby pasażerów korzystających ze środków transportu zbiorowego (z 22,4% w 2014 r. do 35,3% w 2021 r.), pieszych poruszających się po Mieście (z 5,5% w 2014 r. do 19,5% w 2021 r.), oraz korzystających z rowerów (z 0,9% w 2014 r. do 2,3% w 2021 r.).

(akta kontroli: str. 595-608)

W latach 2017-2022 MZK użytkowała od 131 do 136 autobusów, dokonując jednocześnie sukcesywnej wymiany pojazdów o najniższych normach emisji spalin, i tak: od 2018 r. wycofano z użytkowania wszystkie autobusy niespełniające normy emisji spalin Euro II; zredukowano liczbę użytkowanych autobusów spełniających normę emisji Euro III – z 22 autobusów w latach 2017-2021 do 16 w 2022 r., a także zwiększono liczbę autobusów spełniających normę Euro VI – z 51 w latach 2017-2020, poprzez 56 w 2021 r., do 60 w roku 2022.

Ponadto w latach 2017-2022 użytkowano również 10 autobusów spełniających normę Euro IV oraz 48 pojazdów spełniających normę Euro V. W tym okresie nie użytkowano żadnego autobusu z napędem elektrycznym.

(akta kontroli: str. 778-779)

Wyjaśniając przyczyny braku w użytkowanej flocie autobusów elektrycznych, Zastępca Prezydenta Miasta powołał się na wyniki przeprowadzonych w 2018 r. i 2021 r. analiz (których szczegółowy opis zawarto w AKK) zgodnie z którymi wprowadzenie do użytku autobusów zeroemisyjnych we flocie MZK, okazało się nieopłacalne.

(akta kontroli: str. 852-853)

Począwszy od 2023 r. MZK użytkuje dwa autobusy elektryczne Solaris Urbino 9 electric IV, które w dni robocze wykorzystywane były do obsługi linii szkolnych przewożących niepełnosprawne dzieci i młodzież do szkół, a w weekendy - na liniach miejskich obsługujących mniejszą liczbę pasażerów.

(akta kontroli: str. 534, 1066)

Przeprowadzona w III kwartale 2023 r. analiza w zakresie możliwości dopuszczenia wszystkich użytkowanych przez MZK autobusów (wg kryteriów przyjętych w uchwale Rady Miasta Krakowa w sprawie utworzenia SCT) wykazała, że do dnia 30 czerwca 2026 r. - wszystkie autobusy (134) spełnią kryteria dot. wjazdu i poruszania się po SCT, natomiast od dnia 1 lipca 2026 r. – ich liczba zmniejszy się do 108.

(akta kontroli: str. 783)

Weryfikacja aktualności posiadanych wyników badań technicznych 16 wybranych autobusów MZK (spełniających normę Euro III) wykazała, że 14 z nich posiadało pozytywny wynik ostatniego badania technicznego, zgodnie z wymogiem określonym w art. 81 *ustawy Prd.*

Pozostałe dwa, które nie miały aktualnych badań technicznych⁴⁹ nie były w trakcie kontroli użytkowane - zostały odstawione do naprawy w Dziale Technicznym.

(akta kontroli: str. 780-782)

Przeprowadzona na zlecenie NIK kontrola⁵⁰ pięciu wybranych (w sposób celowy) autobusów w zakresie obejmującym m. in. badanie stanu technicznego oraz spełnienie norm emisji spalin wykazała, że wszystkie skontrolowane pojazdy spełniały normy emisji, zgodnie z wymogiem określonym w art. 66 ust. 1 pkt 3 *ustawy Prd*.

(akta kontroli: str. 925, 933-937)

W okresie objętym kontrolą w Mieście obowiązywało pięć porozumień w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego:

- z Gminą Czechowice-Dziedzice, porozumienie komunalne z dnia 16 czerwca 2004 r. zmienione porozumieniem międzygminnym z dnia 31 grudnia 2020 r. Na podstawie tych porozumień linie MZK realizowały połączenia na terenie tej gminy⁵¹, a linie Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o. (nr: 5, VII i X) realizowały przewozy w Bielsku-Białej;
- z Gminą Wilkowice, porozumienie komunalne z dnia 1 września 2004 r., zgodnie z którym linie MZK realizowały połączenia na terenie tej gminy⁵²;
- z Gminą Bestwina, porozumienie komunalne z dnia 28 kwietnia 2004 r., na podstawie którego jedna linia MZK realizowała połączenia na terenie tej gminy⁵³. Porozumienie wygasło z dniem 31 stycznia 2021 r.;
- z Gminą Jasienica, porozumienie komunalne z dnia 1 września 2004 r., zgodnie z którym trzy linie MZK realizowały połączenia na terenie tej gminy⁵⁴. Porozumienie wygasło z dniem 31 marca 2021 r.;
- z Beskidzkim Związkiem Powiatowo-Gminnym (BZPG) z dnia 27 kwietnia 2023 r., zgodnie z którym linia 192 należąca do BZPG realizowała połączenia na terenie Gminy Bielsko-Biała.

(akta kontroli: str. 784-837)

Odnosnie do zakończenia obowiązywania dwóch ww. porozumień Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w obu gminach uruchomiono nowe linie komunikacyjne organizowane przez BZPG, gdzie operatorem jest Komunikacja Beskidzka S.A.

(akta kontroli: str. 847-848)

2.3. Wykorzystywanie pojazdów zero- i niskoemisyjnych.

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie systematycznie wymieniano użytkowany tabor samochodowy, zamieniając pojazdy o najniższych normach emisji spalin (Euro 4) na wyższe (Euro 6 i EV). W 2017 r. UM posiadał siedem pojazdów z normą Euro 4, pięć z Euro 5 i cztery z Euro 6. W kolejnych latach udział pojazdów z najniższą normą emisji uległ stopniowemu zmniejszeniu – od 2019 r. w UM nie użytkowano już żadnego takiego samochodu. W latach 2020-2022 tabor UM składał się z trzech pojazdów z normą Euro 5, 10 z Euro 6 oraz jednym (w 2020 r.) i dwoma (w latach 2021-2022) o napędzie elektrycznym.

(akta kontroli: 859-860)

⁴⁹ Termin na przeprowadzenie badania technicznego upłynął w dniach 10 kwietnia 2023 r. oraz 17 lipca 2023 r.

⁵⁰ Zlecona Śląskiej Wojewódzkiej Inspektor Transportu Drogowego pismem z dnia 21 lipca 2023 r.

⁵¹ Dot. linii nr 19,36 i 50, realizujących przewozy na terenie tej gminy w latach 2018-2023, w dni robocze oraz soboty (także w okresie wakacyjnym). na odcinkach: 0,4 km – linie nr 19 i 36 oraz 9,5 km – linia nr 50 (długość odcinka trasy linii realizowanej na terenie danej gminy w jedną stronę)

⁵² Dot. linii nr 2 i 57, realizujących przewozy na terenie tej gminy w latach 2018-2023 w dni robocze, soboty oraz niedziele (także w okresie wakacyjnym), na odcinkach 3,4 km – linie nr 2 oraz 4,5 km – linia nr 57

⁵³ Dot. linii nr 56, realizujących przewozy na terenie tej gminy w latach 2018-2021 w dni robocze, soboty oraz niedziele (także w okresie wakacyjnym) na odcinku: 5,6 km

⁵⁴ Dot. linii nr 25, 51 i 52, realizujących przewozy na terenie tej gminy w latach 2018-2021, w dni robocze, soboty oraz niedziele (także w okresie wakacyjnym) na odcinkach: 2,75 km, 3,5 km oraz 5,7 km.

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, w Urzędzie zapewniono min. 10% udział pojazdów elektrycznych w posiadanej flocie pojazdów samochodowych. Wymiana użytkowanych pojazdów, każdorazowo poprzedzana była stosowną analizą (w zakresie dot. wieku, stanu technicznego, przebiegu itp.). W UM prowadzono bieżący monitoring wykorzystywania wszystkich pojazdów służbowych.

(akta kontroli: str. 859-860, 948)

W pozostałych jednostkach oraz spółkach miejskich⁵⁵ w latach 2017-2020 łączna liczba użytkowanych pojazdów rosła: z 276 w 2017 r. poprzez 293 w 2018 r., 300 w 2019 r. do 308 w 2020 r. W kolejnych latach ograniczono jednak liczbę pojazdów do 302 w 2021 r. i 301 w roku 2022.

Podobnie jak w przypadku UM, również w tych podmiotach dokonywano sukcesywnej wymiany użytkowanego taboru - pojazdy o najniższych normach emisji spalin, zastępując nowszymi, i tak: z ośmiu pojazdów niespełniających normy Euro II w 2017 r. poprzez sześć w latach 2018-2019, pięć w latach 2020-2021 do czterech w 2022 r.; z dwóch pojazdów spełniających normę Euro II w latach 2017-2019, do jednego w latach 2020-2022; z 20 pojazdów spełniających normę Euro III w 2017 r. poprzez 19 w latach 2018-2019, 18 w 2020 r., 16 w 2021 r. do 14 w 2022 r.; z 71 pojazdów spełniających normę Euro IV w latach 2017-2018 poprzez 66 w 2019 r., 64 w 2020 r., 62 w 2021 r. do 56 w 2022 r.; z 58 pojazdów spełniających normę Euro VI w 2017 r. poprzez 72 w 2018 r., 85 w 2019 r., 98 w 2020 r., 92 w 2021 r. do 101 w 2022 r. oraz z czterech pojazdów elektrycznych w 2017 r. poprzez pięć w 2018 r., sześć w 2019 r., siedem w 2020 r., dziewięć w 2021 r. do 10 w 2022 r. Ponadto, w okresie od 2017 r. do 2019 r. korzystano kolejno z 110, 115 i 113 pojazdów spełniających normę Euro V, a w następnych latach - 112.

W Urzędzie nie dokonywano analiz dotyczących stanu i wieku pojazdów użytkowanych w jednostkach i spółkach miejskich. Brakowało również danych o prowadzonych przez te podmioty analizach w zakresie redukcji poszczególnych flot, kontroli wykorzystania samochodów służbowych, a także standardów emisyjności.

(akta kontroli: str. 861, 948)

Wyjaśniając przyczyny braku danych w UM w opisanym powyżej zakresie, Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że za nadzór nad działalnością spółek prawa handlowego odpowiada uprawniony do tego organ, jakim jest rada nadzorcza. Wskazał także, że jednostki miejskie posiadają status odrębnych od Miasta zamawiających i w konsekwencji osoby zarządzające poszczególnymi jednostkami ponoszą odpowiedzialność m. in. za wypełnienie obowiązków wynikających z *ustawy o elektromobilności*. Dodał, że kierownicy takich jednostek nie przekazywali przedmiotowych danych do UM. W związku z powyższym Miasto nie dokonywało analiz dotyczących liczby, stanu i wieku pojazdów jednostek i spółek miejskich. Nie analizowano również zasadności redukcji floty samochodowej oraz poziomu ich wykorzystania.

(akta kontroli: str. 948, 1086-1088)

Zgodnie z art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności* od dnia 1 stycznia 2022 r. wykonując, zlecając lub powierzając wykonanie zadań publicznych innym podmiotom, w UM wymagano od wykonawców co najmniej 10% łącznego udziału we flocie, pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.

W zawieranych z poszczególnymi wykonawcami umowach zostały określone dla nich wymagania, w tym m. in. do zapewnienia, że udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów przez nich użytkowanych przy wykonywaniu umów jest zgodny z art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*. Ponadto do umów załączano odpowiednie oświadczenia wykonawców, o tym że:

- we flocie pojazdów samochodowych użytkowanych przy wykonaniu zadań publicznych zleconych przez Miasto będą dysponować odpowiednim udziałem

⁵⁵ Miejskie jednostki organizacyjne, placówki oświatowe, pomoc społeczna, jednostki kultury oraz spółki miejskie jednoosobowe oraz z dominującym udziałem Miasta

pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym zgodnie z wymogami ww. ustawy o elektromobilności, lub

- przy realizacji wykonania umów nie będą używać pojazdów samochodowych.

(akta kontroli:, str. 862-870)

Zastępca Prezydenta Miasta poinformował ponadto, że ustawodawca nie nałożył obowiązku zapewnienia stosownego udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym do realizacji każdego zamówienia w ramach realizowanego zadania publicznego. Dodał jednak, że umowy ze stosownymi zapisami w zakresie stosowania przez wykonawców ww. wymogu były zawierane w zamówieniach publicznych, których główny przedmiot wymagał użycia pojazdów.

Wyjaśniając przyjęty w UM sposób obliczania łącznego udziału pojazdów zeroemisyjnych w użytkowanych przez poszczególnych wykonawców flotach, Zastępca Prezydenta Miasta podał, że „Sposób obliczania łącznego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych wynika z kolei z regulacji art. 36a ustawy który jednoznacznie określa zasady zaokrąglania procentów podczas obliczania liczby wymaganych pojazdów. Zakłada on, iż wskaźnik poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wskaźnik 0,5 i powyżej w górę. W przypadku wykonawcy, który użytkuje jeden pojazd, przy wymogu 10%, np. z art. 68 ust. ust. 2, wskaźnik wyniesie 0,1 pojazdu ($1 \times 10\% = 0,1$). Wskaźnik 0,1 po zaokrągleniu w dół da nam zero. Dopiero przy pięciu użytkowanych pojazdach zaktualizuje się obowiązek z ustawy o elektromobilności ($5 \times 10\% = 0,5$ pojazdu i zaokrąglamy w górę do 1 pojazdu). W związku z powyższym jeżeli łączna flota użytkowanych przy realizacji danego zadania publicznego pojazdów wynosi 4 lub mniej, nie ma potrzeby zapewnienia pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym”.

(akta kontroli: str. 946-947)

W latach 2018-2022 w Urzędzie, jednostkach organizacyjnych gminy i spółkach miejskich objęto zamówieniami łącznie 50 pojazdów, w tym: 38 pojazdów kategorii M1 i N1, z czego trzy stanowiły pojazdy elektryczne; jeden pojazd kategorii N3, który nie był napędzany paliwami alternatywnymi oraz 11 autobusów kategorii M3, w tym dwa pojazdy z napędem na paliwa alternatywne;

W zrealizowanych zamówieniach nie było pojazdów w kategorii M2 i N2, ani pojazdu napędzanego wodorem.

W Urzędzie nie były przeprowadzane postępowania w zakresie zamówień publicznych pojazdów do których miałyby zastosowanie wymóg określony w art. 68a ustawy o elektromobilności. Od dnia wejścia w życie ww. przepisu (24 grudnia 2021 r.) nie było zamawianych pojazdów, których wartość zgodnie z art. 68b ustawy o elektromobilności byłaby równa lub przekraczała by progi unijne.

(akta kontroli: str. 871-881)

W 2018 r. oraz 2021 r. zgodnie z art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności sporządzono dla Miasta AKK, w której zostały zawarte m. in. zagadnienia dotyczące eksploatacji autobusów zeroemisyjnych. Ponadto, ww. dokument zawierał: charakterystykę floty operatora komunikacji miejskiej, w tym obecną oraz planowaną strukturę wieku pojazdów i program wymiany taboru; analizę wariantów wymiany taboru; analizę finansową wdrożenia elektromobilności w oparciu m.in. o takie czynniki jak nakłady inwestycyjne, wartość nakładów odtworzeniowych, prognozę kosztów operacyjnych wariantów, wartość rezydualną oraz efektywność finansową projektu zakupu taboru; analizę ekonomiczno-finansową możliwości eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, w tym ocenę wprowadzenia do eksploatacji autobusów o napędzie wodorowym, akumulatorowym, spalinowym (uzupełnianych o autobusy inne niż zeroemisyjne) oraz ocenę wprowadzenia do eksploatacji trolejbusów; analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji oraz analizę ryzyka.

W AKK opisane zostały również różne warianty wymiany taboru, w tym: wariant bazowy (W0), oparty o odtwarzanie autobusów w oparciu o obecnie stosowane napędy; wariant

inwestycyjny (W1), obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów o napędzie elektrycznym, doładowywanych na krańcach energią z ładowarek pantografowych; wariant inwestycyjny (W2), obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów o napędzie elektrycznym, przystosowanych do ładowania wyłącznie z ładowarek typu plug-in oraz wariant inwestycyjny (W3), obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów z wodorowymi ogniwami paliwowymi.

W podsumowaniach AKK stwierdzono, że inwestowanie w autobusy zeroemisyjne jest nieefektywne ze społecznego punktu widzenia. Zdaniem autorów AKK *„Zmonetyzowane koszty z tytułu eksploatacji autobusów zeroemisyjnych w wymiarze wynikającym z docelowych poziomów udziału tychże pojazdów w [ustawie o elektromobilności] przewyższą poziom korzyści ekonomiczno - społecznych. Zatem osiągnięcie poziomów minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych we flocie operatora komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej nie jest wymagane”*.

(akta kontroli: str. 882-918)

Niezależnie jednak od powyższego, liczba samochodów elektrycznych zarejestrowanych w Mieście wzrosła z poziomu 47 sztuk w 2019 r. do 311 sztuk w 2022 r. (wzrost o 561,7%)⁵⁶.

W sporządzonej w 2021 r. AKK zawarto wskazania dot. m. in. konieczności aktualizacji Planu transportowego w zakresie: linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowanego terminu rozpoczęcia ich użytkowania (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 8 *ustawy o publicznym transporcie*); określenia lokalizacji infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*, (zgodnie z art. 12 ust. 1a pkt 2 *ustawy o publicznym transporcie*) oraz lokalizacji miejsca przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej planowanej infrastruktury ładowania (zgodnie z art. 12 ust. 1a pkt 3 *ustawy o publicznym transporcie*).

Pomimo ww. zapisów, aktualizacji Planu transportowego nie opracowano (szczegółowy opis przedstawiono w sekcji „*Stwierdzone nieprawidłowości*”).

(akta kontroli: str. 898-899)

Weryfikacja aktualności posiadanych wyników badań technicznych 14 wybranych pojazdów (wśród których: trzy nie spełniały normy Euro II, jeden spełniał normę Euro II, a pozostałe spełniały normę Euro III) potwierdziła, że wszystkie te pojazdy posiadały pozytywny wynik ostatniego badania technicznego, zgodnie z wymogiem określonym w art. 81 *ustawy Prd*.

(akta kontroli: str. 919-922)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Niezaktualizowanie Planu transportowego w zakresie:

- linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania, co było wymagane w związku z art. 12 ust. 1 pkt 8 *ustawy o publicznym transporcie*;
- lokalizacji stacji gazu ziemnego oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (w rozumieniu art. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*), co było wymagane w związku z art. 12 ust. 1a pkt 1 i 2 *ustawy o publicznym transporcie*;

⁵⁶ Dane podano za CEP

- określenia lokalizacji przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej – planowanej infrastruktury ładowania, co było wymagane w związku z przepisem zawartym w z art. 12 ust. 1a pkt 3 przywołanej powyżej ustawy.

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 80 *ustawy o elektromobilności Plan transportowy* powinien zostać zaktualizowany w celu uwzględnienia wymagań, których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c *ustawy o publicznym transporcie*, w terminie roku od dnia wejścia w życie *ustawy o elektromobilności*, tj. do 22 lutego 2019 r. Zaktualizowany Plan transportowy powinien uwzględniać m.in. wyniki AKK zgodnie z art. 12 ust 2a *ustawy o publicznym transporcie* oraz powinien zawierać określenie linii, na których Miasto wykorzystuje autobusy zeroemisyjne.

Należy podkreślić, że począwszy od 2023 r. MZK użytkuje dwa autobusy elektryczne, które w dni robocze wykorzystywane były do obsługi linii szkolnych przewożących niepełnosprawne dzieci i młodzież do szkół, a w weekendy - na wybranych liniach miejskich.

(akta kontroli: str. 268, 898, 899)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że Plan transportowy został przyjęty uchwałą z dnia 4 lutego 2014 r., tj. przed wejściem w życie przepisów określających kwestie elektromobilności (*ustawy o elektromobilności* oraz implementacji jej zapisów w zakresie *ustawy o publicznym transporcie* zbiorowym). Wskazał przy tym, że wyniki sporządzonej AKK w 2018 r. oraz w 2021 r. wskazują, że wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej nie jest zasadne, i w związku z powyższym nie zaistniała konieczność aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Poinformował jednocześnie, że kwestie dotyczące elektromobilności zostały szczegółowo opisane w Strategii Rozwoju Elektromobilności. Zdaniem Zastępcy Prezydenta, pozwoliło to na rozłożenie w czasie (do 2035 r.) możliwości wdrożenia zadań wynikających z *ustawy o elektromobilności*.

Odnośnie do zapisów zawartych w AKK w zakresie konieczności aktualizacji Planu transportowego, Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w toku prowadzonych analiz i planów rozwojowych publicznego transportu zbiorowego prowadzonych w 2022 r. zdecydowano o niedokonywaniu zmian zapisów w ww. planie. Powyższe uzasadnił zbyt krótką perspektywą obowiązywania założeń strategicznego planu (do 2023 r.), zmianą założeń w zakresie funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych przewidzianych do objęcia rozwiązaniami zeroemisyjnymi, wpisaniem przedmiotowych zagadnień do Strategii Rozwoju Elektromobilności oraz rozpoczęciem prac nad opracowaniem nowego Planu transportowego na kolejny 10-letni okres (tj. do 2034 r.) – skorelowanego z harmonogramem i zadaniami określonymi w Strategii Rozwoju Elektromobilności.

(akta kontroli: str. 840-841, 855, 1038-1039)

Zdaniem NIK, wymóg określony we wskazanych powyżej przepisach *ustawy o publicznym transporcie* nakładał obowiązek aktualizacji Planu transportowego w przedmiotowym zakresie, w szczególności w sytuacji, gdy w transporcie publicznym wykorzystuje się pojazdy zeroemisyjne. Należy podkreślić, że w sporządzonej w 2021 r. AKK zawarto wymóg konieczności aktualizacji tego dokumentu. W ocenie NIK, szczegółowe ujęcie przedmiotowych kwestii w Strategii Rozwoju Elektromobilności, nie może stanowić uzasadnienia dla braku zaktualizowania Planu transportowego w stosownym zakresie.

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, Prezydent Miasta realizując zadania dotyczące organizacji ruchu w Mieście, uwzględniał rozwiązania sprzyjające ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych. W ramach podjętych w okresie objętym kontrolą działań, zorganizowane zostały m. in. strefy „tempo 30”, zakupiono oraz wprowadzono system ITS, oraz zrealizowano inwestycje infrastrukturalne, które wpłynęły na poprawę płynności ruchu. W obszarze funkcjonującej na terenie miasta komunikacji miejskiej dokonywano stopniowej wymiany taboru (na nowocześniejszy i niskoemisyjny), wprowadzano zmiany w organizacji ruchu sprzyjające zwiększeniu liczby przewożonych pasażerów oraz uwzględniono szereg zachęt i udogodnień (w tym cenowych) w obowiązującej taryfie biletowej. Użytkowany w Urzędzie oraz w podległych Prezydentowi Miasta jednostkach organizacyjnych tabor samochodowy, był na

bieżąco wymieniany - pojazdy o najniższych normach emisji spalin stopniowo zastępowano nowszymi. W użytkowanej flocie autobusów nie osiągnięto poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem wskazanego w art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności, co wynikało z przeprowadzonej *Analizy kosztów i korzyści*. Zgodnie z wnioskami zawartymi w AKK wprowadzenie do użytku autobusów zeroemisyjnych we flocie MZK, byłoby nieopłacalne. NIK ocenia pozytywnie zapewnienie w użytkowanej flocie pojazdów UM co najmniej 10% udział pojazdów elektrycznych, zgodnie z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności.

NIK ocenia negatywnie niezaktualizowanie Planu transportowego w zakresie zapisów określonych w *ustawie o publicznym transporcie*, dotyczących m. in. linii komunikacyjnych, na których wykorzystywane są autobusy zeroemisyjne.

Opis stanu
faktycznego

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

Zadania z zakresu prowadzenia ewidencji przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (SKP) i sprawowania nadzoru nad nimi realizowano w Wydziale Komunikacji. W Urzędzie opracowane zostały procedury mające na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania tych stacji oraz obowiązki w zakresie nadzoru i kontroli. Określono w nich m.in. sposoby postępowania przy planowaniu, wykonywaniu i dokumentowaniu poszczególnych czynności kontrolnych SKP, a także podejmowanych działań w przypadku zakończenia kontroli SKP z wynikiem negatywnym.

(akta kontroli: tom 2, str. 957, 966, 1023-1025)

Obowiązujące w Mieście polityki i programy nie obejmowały działań w zakresie nadzoru nad SKP oraz współpracy z organami kontroli ruchu drogowego w zakresie eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin

Jak wyjaśnił Zastępca Prezydenta Miasta, zasady nadzoru nad SKP w zakresie wymagań technicznych związanych z emisją spalin regulują przepisy *ustawy Prd*, w związku z czym dodatkowe programy lub polityki w tym zakresie nie były w Urzędzie opracowywane. Wskazał także, że w obowiązujących przepisach prawa brak jest delegacji ustawowej dla jednostek samorządu terytorialnego do prowadzenia wspólnych działań z organami kontroli ruchu drogowego w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych w zakresie emisji spalin.

(akta kontroli: str. 974)

W latach 2018-2023 w Urzędzie opracowano plany kontroli dla wszystkich SKP działających na terenie miasta. Na dzień opracowania ww. planów w Mieście funkcjonowało kolejno: 21 SKP w 2018 r., 24 w latach 2019-2021 oraz 23 w latach 2022-2023.

W latach 2018-2022 działając zgodnie z wymogiem określonym w art. 83b ust. 2 pkt 1 *ustawy Prd*, przeprowadzono łącznie 117 kontroli, które objęły wszystkie działające w poszczególnych latach działające SKP⁵⁷. Wszystkie kontrole przeprowadzone zostały w listopadzie oraz w grudniu.

W latach 2019-2022, przeprowadzono łącznie 94 kontrole SKP, z czego 65 (tj. 69%) z nich odbyło się w odstępie 12-tu miesięcy licząc od dnia ostatniej kontroli, czyli zgodnie z terminem określonym w art. 83b ust.2 pkt 1 *ustawy Prd*. Pozostałe 29 kontroli (tj. 31%) zrealizowano w okresach przekraczających ww. 12-to miesięczny okres (szczegółowy opis przedstawiono w sekcji „*Stwierdzone nieprawidłowości*”).

(akta kontroli: str. 978-997, 1011-1022, 1026-1031)

W wyniku przeprowadzanych kontroli SKP, w jednym przypadku stwierdzono nieprawidłowość dotyczącą badania emisji spalin. Przeprowadzona w dniu 1 grudnia 2021 r.

⁵⁷ 23 SKP w 2018 r., 24 w 2019 r. i 2020 r. oraz 23 w 2021 r. i 2022 r.

kontrola wykazała brak potwierdzenia wykonania okresowego przeglądu analizatora spalin samochodowych. W związku z powyższym, kontrolujący sformułowali zalecenie pokontrolne (w protokole kontroli SKP z dnia 1 grudnia 2021 r. nr 03419 KM-IV.5421.14.2021), wskazujące na konieczność przeprowadzenia regularnych przeglądów użytkowanych urządzeń.

(akta kontroli: str. 998-1003)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że pomimo stwierdzonych braków w dokumentacji, analizator spalin samochodowych posiadał dopuszczenie do używania w SKP i ważne świadectwo legalizacji. Zaznaczył przy tym, że realizacja sformułowanego zalecenia została zweryfikowana w trakcie następnej kontroli.

(akta kontroli: str. 974-975)

Kolejna kontrola tej SKP, przeprowadzona w dniu 16 listopada 2022 r. potwierdziła realizację sformułowanego zalecenia.

(akta kontroli: str. 1004-1007)

W okresie objętym kontrolą, działające na terenie Bielska-Białej SKP przeprowadzały badania techniczne pojazdów, m. in. w zakresie spełnienia wymagań związanych z emisją spalin, i tak: w 2018 r., z 60 855 przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, 21 zakończyło się wynikami negatywnymi z uwagi na niespełnienie wymagań technicznych związanych z emisją spalin. W kolejnych latach odpowiednio - w 2019 r., z 60 980 badań 16, w 2020 r., z 56 926 - 22, w 2021 r. z 59 032 - 23, a w 2022 r., z 60 282 -29.

(akta kontroli: str. 1044)

Prezydent Miasta nie podejmował wspólnych działań z organami kontroli ruchu drogowego w zakresie przeprowadzania wyrywkowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne. Nie weryfikował również sprawności technicznej oraz spełnienia wymogów emisji spalin w trakcie rutynowych kontroli zatrzymywanych pojazdów.

Odnośnie do braku współpracy w ww. zakresie, Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że zasady nadzoru nad SKP i sposoby wykonywania badań technicznych regulują przepisy zawarte w *ustawie Prd* i wydane na jej podstawie rozporządzenia. Zaznaczył jednocześnie, że obowiązujące przepisy prawa nie określają zasad współpracy samorządu terytorialnego z organami kontroli ruchu drogowego.

(akta kontroli: str. 975)

W sprawie braku współpracy w zakresie przeprowadzania kontroli w ww. zakresie, Śląska Inspektor Transportu Drogowego poinformowała, że Prezydent Miasta Bielska-Białej w latach 2018-2023 nie występował w sprawie zawarcia porozumienia dotyczącego prowadzenia wspólnych kontroli mających na celu eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. Wskazała również, że Inspekcja Transportu Drogowego nie prowadziła wspólnych działań z przedstawicielami Urzędu w przedmiotowym zakresie.

Również Komendant Miejski Policji w Bielsku-Białej potwierdził, że w okresie objętym kontrolą Prezydent nie wystąpił w sprawie porozumienia dotyczącego wspólnych kontroli mających na celu eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. Wskazał przy tym, że Komenda Miejska Policji w Bielsku-Białej nie prowadziła wraz z przedstawicielami Urzędu tego typu kontroli.

(akta kontroli: str. 1032-1035)

W Urzędzie nie dysponowano danymi dotyczącymi liczby zatrzymanych przez organy kontroli ruchu drogowego dowodów rejestracyjnych, ani pozwoleń czasowych pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że do dnia 1 października 2018 r. organy kontroli ruchu przesyłały zatrzymane dowody rejestracyjne oraz pozwolenia czasowe do UM, na podstawie których nie było możliwości ustalenia przyczyn zatrzymania tych dokumentów. Poinformował również, że od dnia 1 października 2018 r. proces zatrzymania dowodów rejestracyjnych i pozwoleń czasowych był realizowany z pominięciem Urzędu. Wskazał jednocześnie,

że zatrzymanie takich dokumentów było odnotowywane elektronicznie w systemie CEPiK, w którym brak jest funkcjonalności pozwalającej na wygenerowanie raportu z danymi dotyczącymi pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin.

(akta kontroli: str. 975)

W Urzędzie nie prowadzono również analiz działań SKP, w zakresie dopuszczania do ruchu pojazdów, które w wyniku wyrywkowych kontroli uznano za niesprawne.

Przeprowadzona na zlecenie NIK kontrola⁵⁸ pięciu wybranych (w sposób celowy) pojazdów w zakresie obejmującym m. in. badanie stanu technicznego oraz spełnienie norm emisji spalin wykazała, że spośród pięciu poddanych kontroli pojazdów, dwa (samochód ciężarowy Citroen Berlingo zasilany olejem napędowym oraz samochód ciężarowy Fiat 223 Doblo Van zasilany olejem napędowym) nie spełniały norm emisji. Oznacza to, że w tych przypadkach wymóg określony w art. 66 ust. 1 pkt 3 *ustawy Prd.*, nie został spełniony.

(akta kontroli: str. 923-932)

Wyjaśniając powody braku kontroli działań SKP, w zakresie dopuszczania do ruchu pojazdów, które w wyniku wyrywkowych kontroli uznano za niesprawne, Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że do UM nie przekazywano informacji o zatrzymanych przez organy kontroli ruchu drogowego dowodach rejestracyjnych, ani pozwoleniach czasowych, z powodu niespełnienia przez poszczególne pojazdy wymagań związanych z emisją spalin. Dodał, że takie zatrzymania odnotowywane są indywidualnie dla pojazdu, a informacje te nie są przekazywane do Prezydenta.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił ponadto, że nadzór nad SKP obejmował weryfikację prowadzenia tych stacji przez przedsiębiorców, tj. „(...) *ich niezbędnego wyposażenia między innymi w urządzenia wykorzystywane do badania pojazdów pod kątem ich nadmiernej emisyjności, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji*”.

(akta kontroli: str. 975-976)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Przeprowadzenie kontroli SKP z przekroczeniem 12-miesięcznego okresu licząc od dnia ostatniej kontroli, tj. naruszenie przepisu określonego w art. 83b ust. 2 pkt 1 *ustawy Prd.*

W latach 2019-2022 w 29 przypadkach przeprowadzono kontrole SKP z przekroczeniem ww. okresu (licząc od dnia ostatniej kontroli), tj.:

- z 24 kontroli SKP przeprowadzonych w 2019 r., trzy wykonano po upływie od siedmiu do 14 dni po ww. terminie;
- z 24 kontroli SKP przeprowadzonych w 2020 r., 13 wykonano po upływie od trzech do 21 dni po ww. terminie;
- z 23 kontroli SKP przeprowadzonych w 2021 r., siedem wykonano po upływie od dwóch do 21 dni po ww. terminie;
- z 23 kontroli SKP przeprowadzonych w 2022 r., sześć wykonano po upływie do jednego do 10 dni po ww. terminie.

(akta kontroli: str. 1026-1031, 1037)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że kontrole poszczególnych SKP przeprowadzone zostały zgodnie z dyspozycją art. 83b ust. 2 pkt 1 *ustawy Prd.*, tj. z zachowaniem wymaganego interwału czasowego. Zdaniem Zastępcy przepis ten wprost określa, że przedsiębiorca wpisany do prowadzonej ewidencji co najmniej raz w roku powinien być poddany kontroli i wymóg ten w ramach prowadzonego nadzoru został spełniony. Zaznaczył przy tym,

⁵⁸ Zlecona Śląskiej Wojewódzkiej Inspektor Transportu Drogowego pismem z dnia 21 lipca 2023 r..

że faktyczny moment, gdy organ podejmował czynności kontrolne uzależniony był od wielu czynników między innymi od tego kiedy zostało odebrane zawiadomienie oraz od ustalenia daty, w której przedsiębiorca był gotów do poddania się kontroli.

(akta kontroli: str. 1039)

Zdaniem NIK, wymóg określony w art. 83b ust. 2 pkt 1 *ustawy Prd* – przeprowadzenie co najmniej raz w roku kontroli SKP, należy traktować jako okres 12 kolejnych miesięcy, liczony od dnia poprzedniej kompleksowej kontroli danej stacji. W ocenie NIK, rzetelne zaplanowanie kontroli SKP, a następnie wszczęcie jej z odpowiednim wyprzedzeniem może znacząco ułatwić przeprowadzenie takich kontroli w terminie 12-to miesięcznym.

2. Niepodejmowanie rzetelnych działań na rzecz wyeliminowania z ruchu pojazdów, które nie spełniały wymagań technicznych związanych z emisją spalin, użytkowanych przez podmioty miejskie.

Poza cyklicznie przeprowadzanymi kontrolami SKP oraz związanymi z tym działaniami przygotowawczymi i nadzorczymi (w tym weryfikacja sformułowanych zaleceń), Prezydent Miasta nie podejmował innych działań mających na celu ograniczenie liczby pojazdów niespełniających wymagań technicznych w zakresie emisji spalin poruszających się po mieście. W latach 2018-2023 (do dnia kontroli) Prezydent nie występował do odpowiednich organów (w tym Policji i ITD) w sprawie podjęcia wspólnych działań mających na celu wyeliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. Nie dysponował również danymi o liczbie pojazdów użytkowanych przez podmioty miejskie, które nie spełniały ww. wymogów.

Sporządzona na zlecenie NIK kontrola doraźna przeprowadzona przez ITD wykazała, że dwa spośród pięciu pojazdów użytkowanych przez jednostki miejskie, nie spełniały wymagań dotyczących emisji spalin.

(akta kontroli: str. 923-937)

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że w Urzędzie nie gromadzono danych o pojazdach niespełniających norm emisji spalin, z uwagi na brak dostępu do informacji o takich przypadkach. Dodał, że zatrzymanie dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) przez organy kontroli ruchu drogowego pojazdu niespełniającego norm spalin odbywa się elektronicznie w systemie CEPiK bez powiadamiania organu właściwego ze względu na miejsce rejestracji tego pojazdu. Wskazał również, że w aplikacji POJAZD nie było funkcjonalności, która pozwoliłaby na wygenerowanie raportu z takimi danymi.

(akta kontroli: str. 1039)

Zdaniem NIK, brak dostępu do danych gromadzonych w systemach CEPiK i POJAZD w zakresie liczby pojazdów, które nie spełniały norm emisji spalin, nie może stanowić uzasadnienia dla niepodejmowania przez Prezydenta Miasta działań (np. w zakresie współpracy z organami Policji i ITD) mających na celu skuteczne eliminowanie takich pojazdów z ruchu drogowego.

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, sprawowany w okresie objętym kontrolą nadzór Prezydenta Miasta nad działającymi w Bielsku-Białej SKP, wykonywany był zgodnie z obowiązującą w Urzędzie procedurą, jednak podejmowane w kolejnych latach czynności nie zapobiegły udziału w transporcie miejskim pojazdów niespełniających wymagań dotyczących emisji spalin. Potwierdziły to wyniki kontroli zleconej przez NIK, zgodnie z którymi poddane sprawdzeniu wybrane pojazdy użytkowane przez jednostki miejskie, nie spełniły wymagań dotyczących emisji spalin. Ponadto, jako nieprawidłowe w ocenie NIK było również przeprowadzanie niektórych kontroli działających w Mieście SKP w terminie przekraczającym 12-miesięczny okres, licząc od dnia ostatniej kontroli.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o podjęcie działań mających na celu:

Wnioski

1. Zaktualizowanie Planu transportowego dla miasta Bielska-Białej w zakresie obligatoryjnych zapisów wynikających z *ustawy o publicznym transporcie*, w szczególności dot. linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych.
2. Terminowe przeprowadzanie kontroli rocznych w działających w Mieście SKP.
3. Wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów użytkowanych przez spółki i jednostki organizacyjne gminy, które nie spełniają wymagań technicznych związanych z emisją spalin.

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 Katowicach. 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 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.

Katowice, dnia 7 września 2023 r.

Kontroler

Michał Kapek

Gł. specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Katowicach

.....