



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.016.02.2023

**Pan
Tadeusz Krzakowski
Prezydent Miasta Legnicy**

Urząd Miasta Legnicy
pl. Słowiański 8
59-220 Legnica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/064 – „Działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w miastach”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Legnicy, pl. Słowiański 8, 59-220 Legnica ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tadeusz Krzakowski, Prezydent Miasta Legnicy ² , od 8 grudnia 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Identyfikacja problemu zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz działania na rzecz kształtowania zachowań sprzyjających ich ograniczeniu.2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu zbiorowego i indywidualnego sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych.3. Działania na rzecz eliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin podejmowane przez miasto.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. do czasu zakończenia kontroli ³ z wykorzystaniem danych i dowodów sporządzonych przed tym okresem mogących mieć wpływ na ocenę podejmowanych działań.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Joanna Marczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/88/2023 z 30 maja 2023 r.2. Jakub Mucha, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/101/2023 z 16 czerwca 2023 r.3. Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak, doradca ekonomiczny, na podstawie art. 30 ust. 2 w związku z art. 66a pkt 4 ustawy o NIK, legitymacja służbowa nr 23002. (akta kontroli: tom I, str. 1-4, 93)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Prezydent.

³ Czynności kontrolne zakończono 25 sierpnia 2023 r.

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

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Urząd podejmował prawidłowe i skuteczne działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych w mieście Legnicy. W tym celu wprowadzano strefy ograniczonej prędkości, strefy tempo 30, zmieniano programy sygnalizacji świetlnej w celu upłynnienia ruchu pojazdów, ograniczono wjazd pojazdów powyżej 12 t do części miasta oraz promowano jazdę rowerem. Działania te wpłynęły na ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych. W latach 2018-2022 średnioroczne stężenia dwutlenków azotu, tj. głównego zanieczyszczenia pochodzącego z transportu drogowego, spadły o 15,8%. W okresie objętym kontrolą stężenia zanieczyszczeń NO₂ w Legnicy mieściły się w granicach obowiązujących norm, a emisja tlenków azotu z transportu drogowego spadła w 2022 r. o 56% w stosunku do poziomu z 2018 r. Oceniając pozytywnie powyższe działania Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na fakt nieprzewodzenia 56,7% kontroli stacji diagnostycznych w terminie 12 miesięcy od daty poprzedniej kontroli, co było niezgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*⁶.

Urząd rzetelnie identyfikował problem zanieczyszczeń komunikacyjnych. Dokumenty strategiczne wskazywały na działania, które miały na celu ograniczenie zanieczyszczeń. Podstawą do oceny jakości powietrza były wyniki pomiarów prowadzonych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska⁷ przekazywane mieszkańcom poprzez wyświetlanie informacji na tablicach przy ciągach komunikacyjnych, publikację informacji na stronie internetowej Urzędu oraz w bezpłatnej aplikacji pn. *Legnica sugeruje*. Prowadzono działania promujące wykorzystanie zrównoważonych form transportu, a w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu zero i niskoemisyjnego Urząd zaplanował i wdrożył rozwiązania w postaci biletu zintegrowanego oraz zniżek w wysokości stawek podatku od środków transportu dla określonych pojazdów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym.

Urząd tworzył warunki na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w ramach organizacji ruchu. Nie skorzystał jednak z możliwości wprowadzenia SCT⁸ w celu minimalizowania negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Wprowadzono natomiast strefy ruchu tempo 30 i podejmowano inne działania w ramach organizacji ruchu

Stosownie do art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*⁹ opracowano *Plan transportowy*¹⁰, który spełniał wymogi wynikające z przepisów ustawy *o transporcie zbiorowym*. Nie podjęto jednak działań mających na celu jego aktualizację, a w toku procedowania przyjęcia planu transportowego z 2020 r. nie zapewniono również realizacji wymogu wynikającego z art. 13 ust. 2 i ust. 3 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* polegającego na uzgodnieniu projektu tego planu z Powiatem Legnickim i Gminą Legnickie Pole.

W celu ograniczenia wykorzystania transportu indywidualnego i zanieczyszczeń z niego pochodzących podejmowano działania w zakresie komunikacji publicznej.

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

⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, ze zm. Dalej: *Prawo o ruchu drogowym*.

⁷ Dalej: GIOŚ.

⁸ Strefy czystego transportu.

⁹ Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, ze zm. Dalej: *ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*.

¹⁰ Uchwała Nr XLI/426/14 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 27 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Legnica oraz Gmin z którymi Gmina Legnica posiada zawarte porozumienie między gminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, aktualizowana uchwałami: XXXIX/423/17 z dnia 27 listopada 2017 r. i XXVI/336/2 z dnia 29 grudnia 2020 r.

Wprowadzono nie zapewniono systemu parkingów Park & Ride¹¹, ale stosowano ulgi i zwalniano niektóre grupy mieszkańców z opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej. Zwiększono długość linii komunikacyjnych w Legnicy, a częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji publicznej nie uległa zmianie. Ponadto Urząd podejmował działania w celu zmiany struktury taboru wykorzystywanego do obsługi komunikacji publicznej. W latach 2017-2022 zwiększając liczbę autobusów, zmniejszono udział pojazdów niespełniających norm Euro i spełniających normy Euro II, III, IV i V w ogólnej liczbie autobusów oraz zwiększono udział pojazdów spełniających normę Euro VI. W całym badanym okresie nie pozyskano natomiast autobusów elektrycznych, ponieważ z *Analizy kosztów i korzyści* wynikało, że koszty eksploatacji takich autobusów przewyższą poziom korzyści ekonomiczno-społecznych.

Urząd nie zapewnił odpowiedniego, określonego w art. 68 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*¹² udziału pojazdów niskoemisyjnych w wykorzystywanej przez siebie flocie pojazdów, nie posiadał bowiem żadnego pojazdu elektrycznego.

Urząd podejmował działania na rzecz wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. W badanym okresie kontrolowano stacje kontroli pojazdów¹³, a w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących badania emisji spalin, wydawano pisemne zalecenia pokontrolne oraz wyznaczano termin ich usunięcia. Jednakże większość kontroli (56,7%) odbywała się po terminie 12 miesięcy od daty poprzedniej, tj. niezgodnie z wymogiem zawartym w art. 83b ust. 2 pkt 1 *Prawa o ruchu drogowym*.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. Gmina Legnica (miasto na prawach powiatu)¹⁵, jako jednostka samorządu terytorialnego, uwzględniała problem zanieczyszczeń komunikacyjnych i zagadnienia z nim związane w swoich dokumentach strategicznych i politykach miejskich. Podstawą oceny jakości powietrza w Legnicy były wyniki pomiarów prowadzonych przez GIOŚ w stacjach¹⁶ należących do Państwowego Monitoringu Środowiska¹⁷. Z informacji udzielonej przez Zastępcę Prezydenta wynikało, że Urząd, w badanym okresie, nie zlecał dodatkowych badań jakości powietrza.

(akta kontroli: tom I, str. 9-16, 35-36)

Odnutowywane w latach 2017-2022 średnioroczne wartości zanieczyszczeń powietrza dwutlenkiem azotu (NO₂) oraz pyłem zawieszonym PM_{2,5} nie przekraczały dopuszczalnych poziomów¹⁸ i wynosiły odpowiednio: [1] NO₂ – 20,9 µg/m³ w 2017 r.; 21,3 µg/m³ w 2018 r.; 18,3 µg/m³ w 2019 r.; 17,6 µg/m³ w 2020 r.; 18,0 µg/m³

¹¹ Dalej także: P&R.

¹² Dz. U. z 2023 r. poz. 875, ze zm. Dalej: ustawa o *elektromobilności*.

¹³ Dalej: SKP.

¹⁴ 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.

¹⁵ Dalej także: Miasto.

¹⁶ Były to dwie stacje pomiarowe tła miejskiego, w Legnicy nie ma stacji pomiarowej komunikacyjnej.

¹⁷ Dalej: PMŚ.

¹⁸ Normy: NO₂ – 40 µg/m³, 1 g – 200 µg/m³; częstość przekraczania w roku – 18 dób; PM 2,5 – średniorocznie – 25 µg/m³, a od 2 stycznia 2020 r. – 20 µg/m³.

w 2021 r. i 17,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2022 r.¹⁹; [2] PM_{2,5} - 23,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2017 r.; 25,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2018 r.; 17,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2019 r.; 16,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2020 r.; 17,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2021 r. i 17,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2022 r.²⁰. Przekroczeń nie odnotowano również w przypadku średniej rocznej dla PM₁₀²¹ (32,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2017 r.; 34,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2018 r.; 28,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2019 r.; 26,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2020 r.; 26,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2021 r. i 27,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w 2022 r.)²², przy czym częstość przekraczania norm tego zanieczyszczenia wyniosła powyżej 35 dób, tj. 56 dób w 2017 r., 65 dób w 2018 r., 43 dób w 2019 r. i 37 dób w 2021 r.

Odnotowane w Legnicy wartości zanieczyszczeń przekraczały jednak opublikowane przez Światową Organizację Zdrowia w 2021 r. nowe globalne wytyczne jakości powietrza, zgodnie z którymi dopuszczalne stężenie dobowe PM_{2,5} nie powinno przekraczać 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dotychczas 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Dla PM₁₀ maksymalna norma w ciągu roku nie powinna przekraczać 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dotychczas 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), dopuszczalne stężenie dobowe 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dotąd 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). W przypadku NO₂ – rekomendowane poziomy nie powinny przekraczać 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dotychczas 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

(akta kontroli: tom I, str. 54, 115)

Prezydent 28 listopada 2016 r. zawarł porozumienie z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska we Wrocławiu²³ w sprawie zasad współpracy dotyczącej ochrony powietrza na terenie miasta Legnicy, w szczególności w zakresie zadań związanych z monitoringiem i oceną jakości powietrza, m.in.: wymiana informacji, wyniki badań, bazy danych. Zgodnie z tym porozumieniem WIOŚ zobowiązał się do prowadzenia pomiarów jakości powietrza na terenie miasta Legnicy; gromadzenia, przetwarzania i udostępniania wyników pomiarów; prowadzenia wojewódzkiej bazy danych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza; opracowywania wyników i przygotowywania informacji oraz rocznych ocen jakości powietrza na terenie miasta Legnicy. Miasto zobowiązało się natomiast do przekazywania i aktualizacji danych z inwentaryzacji źródeł niskiej emisji z terenu Legnicy; przekazywania danych dotyczących natężenia ruchu drogowego w Legnicy ze zintegrowanego systemu zarządzania ruchem i transportem publicznym oraz przekazywania danych dotyczących działań ograniczających emisje zanieczyszczeń do powietrza na terenie miasta Legnicy.

(akta kontroli: tom I, str. 41 [plik/i nr 3])

Na podstawie ww. porozumienia zostały zebrane dane, z których wynikało, że na poszczególne rodzaje zanieczyszczeń największy wpływ miały: w 2018 r. – emisja pochodząca z transportu na zanieczyszczenie tlenkami azotu (43,79%), a od 2019 r. – emisja punktowa (pochodząca z przemysłu)²⁴ - na zanieczyszczenie tlenkami azotu (43,49% w 2019 r., 73,19% w 2021 r. i 78,35% w 2022 r.); emisja komunalno-bytowa - na zanieczyszczenie PM_{2,5} (69,81% w 2018 r., 87,97% w 2019 r., 88,67% w 2021 r. i 86,68% w 2022 r.) i PM₁₀ (66,77% w 2018 r., 81,96% w 2019 r., 78,92% w 2021 r. i 78,46% w 2022 r.). Wpływ emisji wynikającej z transportu drogowego na zanieczyszczenie tlenkami azotu w kolejnych latach wyniósł: 40,06% w 2019 r., 17,28% w 2021 r. i 13,58% w 2022 r. Na poziom pozostałych zanieczyszczeń emisja transportu drogowego miała stosunkowo niewielki wpływ, tzn. na zanieczyszczenie PM_{2,5} – 5,25% w 2018 r., 4,71% w 2019 r., 2,78% w 2021 r. i 2,46% w 2022 r.; na zanieczyszczenia PM₁₀ – 6,40% w 2018 r., 5,72% w 2019 r., 3,11% w 2021 r. i 2,60% w 2022 r. W okresie objętym kontrolą

¹⁹ Dane według czasu uśredniania – 1 g.

²⁰ Dane według czasu uśredniania – 24 h.

²¹ Norma: średniorocznie 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 24 g – 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; częstość przekraczania w roku – 35 dób.

²² Dane według czasu uśredniania – 24 h.

²³ Dalej: WIOŚ.

²⁴ W 2018 r. jej poziom wyniósł 42,66%.

emisja tlenków azotu spadła z poziomu 78 ton w 2018 r. do poziomu 34,3 tony w 2022 r. (spadek o 56%).

(akta kontroli: tom I, str. 55 [plik/i nr 1-9])

Informacje o stanie jakości powietrza, w tym w okolicach miejsc największego ruchu samochodowego, były publikowane poprzez: wyświetlanie ich na tablicach przy ciągach komunikacyjnych (pięć tablic w każdym z badanych lat)²⁵, zamieszczanie na stronie internetowej²⁶ oraz udostępnianie w bezpłatnej aplikacji *Legnica sugeruje*.

(akta kontroli: tom I, str. 35-40, 124)

2. Działania edukacyjne promujące wykorzystanie zrównoważonych form transportu zaplanowano w kilku dokumentach pod nazwą:

a) *Koncepcja przebiegu tras rowerowych dla Legnicy* (skierowana do konsultacji z mieszkańcami 9 stycznia 2018 r.²⁷, stanowiąca podstawę do wprowadzenia ustaleń *Studium uwarunkowań*²⁸) – przyjęto ogólne założenia co do działań edukacyjnych i promocyjnych, tzn. ustalono, że powinny się one skupiać się w pierwszej kolejności na: zachęcaniu pracowników do dojazdu do pracy rowerem lub komunikacją zbiorową w kombinacji z rowerem, a także wspieraniu tych pracowników, którzy taką formę transportu wybrali; zachęcaniu uczniów i rodziców odwożących dzieci do szkoły do korzystania z roweru; zachęcania klientów do dojazdu do sklepu/punktu usług na rowerze;

b) *Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy* (wprowadzona w życie uchwałą Rady Miejskiej Legnicy²⁹) – przyjęto ogólne założenia co do działań edukacyjnych i promocyjnych, tzn. przeprowadzenie akcji edukacyjnych w formie happeningów, akcji informacyjnych dla mieszkańców wskazujących na szkodliwość emisji spalin przez pojazdy o napędzie konwencjonalnym; odpowiednie, wskazujące na ekologiczny rodzaj napędu, oznakowanie autobusów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; przeprowadzenie akcji edukacyjnych w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych dla uczniów, wskazujących na szkodliwość emisji spalin emitowanych przez pojazdy o napędzie konwencjonalnym³⁰; promowanie przyjaznych dla środowiska sposobów przemieszczania się; inicjowanie specjalnych akcji podczas Europejskiego Dnia bez Samochodu oraz Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu; uruchomienie dodatkowej linii specjalnej obsługiwanej pojazdami zeroemisyjnymi lub niskomisyjnymi, w której prowadzone byłyby zajęcia edukacyjne oraz przeprowadzenie warsztatów i promocja tzw. Eco-drivingu (zajęć edukacyjnych wskazujących na korzyści płynące z poruszania się pojazdami zeroemisyjnymi – aspekt ekonomiczny oraz korzyści środowiskowe)³¹;

c) *Plan gospodarki niskoemisyjnej z elementami planu mobilności miejskiej dla miasta Legnicy na lata 2015-2020* (przyjęty do realizacji na podstawie uchwały Rady Miejskiej

²⁵ Publikując informacje o kategorii stanu powietrza (bardzo dobry, dobry, zły), bez wskazania poszczególnych wartości wskaźników.

²⁶ <https://portal.legnica.eu/jakosc-powietrza-w-legnicy-4-1160/>, (dostęp: 30 sierpnia 2023 r.).

²⁷ Uwagi można zgłaszać w formie ciągłej. Ostatnia uwaga do dokumentu wpłynęła 19 stycznia 2018 r.

²⁸ Uchwała Nr XLIV/425/02 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 stycznia 2002 r. ze zmianami. Tekst jednolity - uchwała Nr LI/553/18 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 24 września 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Legnicy*.

²⁹ Uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr XIV/192/19 z dnia 25 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia dokumentu pn. „*Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy*”.

³⁰ Miernikiem realizacji była liczba zajęć, a pożądaną zmianą wartości wskaźnika – wzrost. I tak, w latach 2019-2022 przeprowadzono łącznie 6 983 godzin zajęć, w tym: 1 786 w 2019 r., 1 770 w 2020 r. (tj. spadek o 0,9% w stosunku do 2019 r.), 1 787 w 2021 r. (tj. wzrost o 1,0% w stosunku do 2020 r.) oraz 1 640 w 2022 r. (tj. spadek o 8,2% w stosunku do 2022 r.).

³¹ Miernikiem realizacji była liczba prelekcji/warsztatów, a pożądaną zmianą wartości wskaźnika – wzrost. I tak, w latach 2019-2022 przeprowadzono łącznie sześć prelekcji i zadnego warsztatu, w tym pięć prelekcji w 2019 r. i jedną w 2021 r.

Legnicy³²), w którym jako jeden z celów strategicznych podano edukację i podniesienie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa, a środkami do jego osiągnięcia miały być edukacja ekologiczna (w tym edukacja w zakresie oszczędzania paliw transportowych) w postaci m.in. akcji promocyjno-edukacyjnych, zarówno dla najmłodszych mieszkańców miasta (np. za pośrednictwem jednostek oświatowych), jak i dorosłych (np. przy okazji kursów prawa jazdy);

d) Program ochrony środowiska dla miasta Legnicy do 2025 r. (wprowadzony w życie uchwałą Rady Miejskiej Legnicy³³) zakładał realizację celu *Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców w zakresie poprawy jakości powietrza i ochrony klimatu* poprzez edukację ekologiczną – działanie *Edukacja ekologiczna* w ramach aktualnego *Programu Ochrony Powietrza*³⁴;

e) Program ochrony powietrza dla Strefy Miasto Legnica (wprowadzony uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego³⁵) – działania, których celem było budowanie świadomości ekologicznej, związanej z ochroną powietrza u mieszkańców Legnicy i regionu legnickiego, poprzez m.in. zwrócenie uwagi na to, że duże znaczenie ma rzadsze używanie samochodu, zwłaszcza w mieście, gdzie można korzystać z innych środków transportu.

W żadnym z dokumentów planistycznych/programowych zawierających opis działań edukacyjnych promujących wykorzystanie zrównoważonych form transportu nie określono konkretnych (liczbowych) wartości mierników ich realizacji³⁶, a w przypadku *Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy* określone jako pożądane zmiany wskaźników (liczby zajęć lub prelekcji/warsztatów) nie zostały osiągnięte.

Dyrektor Wydziału Organizacji, Kadr i Kontroli odnosząc się do niezrealizowania założeń *Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy* w zakresie zadań edukacyjnych (zajęć lekcyjnych oraz prelekcji/warsztatów) wyjaśniła, że brak założonego stałego wzrostu mierników *Liczba zajęć przeprowadzanych w szkołach* oraz *Liczba przeprowadzonych prelekcji/warsztatów dla mieszkańców miasta* spowodowany był przede wszystkim sytuacją epidemiczną związaną z COVID-19 oraz zaleceniami dot. ograniczania sytuacji mogących spowodować wzrost rozprzestrzeniania się wirusa.

(akta kontroli: tom I, str. 28-34 [plik/i nr 2-4], 108, 124, 136, 143-144; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 5-8], 74)

W latach 2018-2023 (do 30 czerwca) na działania promocyjne i edukacyjne mające na celu ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych Miasto wydało łącznie 152,4 tys. zł, w tym: 41,4 tys. zł w 2018 r., 47,5 tys. zł w 2019 r., 1,3 tys. zł w 2020 r., 4,9 tys. zł w 2021 r., 41,9 tys. zł w 2022 r. i 15,4 tys. zł w 2023 r. Trzy z ww. działań³⁷ zostały dofinansowane w łącznej kwocie 5,7 tys. zł.

³² Uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr XVI/155/16 z dnia 25 stycznia 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej z elementami Planu Mobilności Miejskiej dla miasta Legnicy”.

³³ Uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr XXXVIII/472/21 z dnia 28 grudnia 2021 r. w sprawie przyjęcia Programu ochrony środowiska dla miasta Legnicy do 2025 r.

³⁴ Uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Nr XXI/505/20 z dnia 16 lipca 2020 r. w sprawie przyjęcia programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu wraz z planem działań krótkoterminowych.

³⁵ Uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Nr XLVII/1544/14 z dnia 12 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Programu ochrony powietrza dla województwa dolnośląskiego (załącznik nr 2 program ochrony powietrza dla strefy miasto Legnica).

³⁶ Tylko w *Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy* przy wskazaniu celów i działań podano konkretne parametry, np. liczba zajęć lub liczba prelekcji/warsztatów i ustalono, że pożądaną zmianą takiego wskaźnika będzie wzrost.

³⁷ Były to: [1] XIII Turniej Wiedzy Ekologicznej *Misja- klimat* (3,0 tys. zł dofinansowania z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej we Wrocławiu); [2] Projekt, wykonanie i dostawa: naklejek

W ramach ogólnie opisanych w programach i politykach działań promocyjno-edukacyjnych propagujących wykorzystanie zrównoważonych form transportu zrealizowano następujące działania edukacyjne:

- promocja projektu *Ograniczenie niskiej emisji transportowej w Legnicy poprzez zakup nowoczesnych autobusów miejskich na potrzeby transportu zbiorowego wraz z rozbudową systemu dynamicznej informacji przystankowej (DIP)* (projekt współfinansowany ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 – naklejki informacyjno-promocyjne na tylnie oraz boczne szyby autobusów, plakietki informacyjno-promocyjne na tablice DIP);
- Ogólnopolski Festiwal Piosenki Ekologicznej *EKOPIOSENKA*, którego organizatorem było Młodzieżowe Centrum Kultury w Legnicy (organizowany co roku, z wyjątkiem 2020 r., w związku z obostrzeniami COVID-19);
- prowadzenie edukacji ekologicznej przez Ekobibliotekę, która ma za zadanie gromadzenie i udostępnianie wszelkich dostępnych materiałów związanych z przyrodą i ochroną środowiska w kraju i na świecie, poprzez różnorodne formy pracy, tj. lekcje, wycieczki, sekcje popularnonaukowe, konkursy, wystawy i prelekcje;
- w ramach realizacji *Programu Ochrony Powietrza dla Strefy Miasto Legnica*: festyn rekreacyjny dla dzieci i rodziców pt. *Czyste powietrze* (21 września 2022 r.); cykliczne zajęcia edukacyjne pt. *Czyste powietrze dla każdego* (październik, listopad 2022 r.); koncert w *dobrym klimacie* połączony z akcją promocyjną *Czyste powietrze zależy od nas samych*; konkurs na film i prezentację multimedialną dla młodzieży z legnickich szkół średnich *Czyste powietrze – jak o nie zadbać* (22 listopada 2022 r.); konkurs plastyczny *Czyste powietrze – krajobraz pełen zieleni* (22 listopada 2022 r.); warsztaty kreatywne dla dzieci (28 listopada 2022 r.); cykliczne zajęcia dla przedszkolaków *Przyroda i ja* (organizowane od września 2022 r.); zajęcia plastyczne – cykl pn. *Jak dbać o czyste powietrze*; zajęcia artystyczne, w trakcie których promowano temat ochrony powietrza, poprzez włączenie edukacji ekologicznej;
- w ramach upowszechniania korzystania z rowerów:
 - w 2018 r.: akcja Rowerowy Maj; festiwal rowerowy w Parku Bielańskim; Dolnośląski Festiwal Rowerowy; wydanie *Poradnika Rowerzysty*; rajd rowerowy do Bieniowic; rajd rowerowy do Trzech Jezior;
 - w 2019 r.: przejazd ulicami miasta Rowerowa Legnica; akcja Rowerowy Maj; seria spotkań z uczniami szkół podstawowych i dziećmi w przedszkolach na temat bezpieczeństwa jazdy na rowerze; zawody na Pump Tracku; rajd rowerowy do Trzech Jezior; rajd rowerowy do Bieniowic; artykuł *Jak poruszać się po jednokierunkowych drogach dla rowerów*; artykuł *Kto ma pierwszeństwo na przejeździe dla rowerów?*;
 - w 2021 r.: artykuł *Kiedy należy jechać jezdnią a kiedy chodnikiem*; artykuł *Nowi uczestnicy ruchu drogowego w Polsce*; udział w Europejskim Tygodniu

informacyjno-pamiątkowych wraz z oklejeniem tylnych szyb ośmiu autobusów, naklejek informacyjno-promocyjnych wraz z oklejeniem bocznych szyb ośmiu autobusów, plakietek informacyjno-promocyjnych na tablice Dynamicznej Informacji Przystankowej (DIP) – 0,9 tys. zł dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020; [3] Opracowanie ulotek dotyczących przedsięwzięcia pn. *Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy* (1,8 tys. zł dofinansowania z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej).

Zrównoważonej Mobilności, w tym: akcja *Śniadanie Rowerowe*; konkurs plastyczny - rajd rowerowy do Bieniowic;

- w 2022 r.: rajd rowerowy do Bieniowic; udział w akcji Rowerowa Stolica Polski, w tym: rajd rowerowy *Aktywna Legnica*; udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonej Mobilności, w tym: gra miejska *Ekomobilność w Legnicy dla zdrowej okolicy*;
- kampania informacyjna prowadzona przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Legnicy³⁸ – zarówno na monitorach ledowych we wnętrzach autobusów, jak i na stronie internetowej MPK Legnica, umieszczone były informacje o możliwości korzystania z biletu zintegrowanego (bilet miesięczny, wspólny MPK Legnica i Kolei Dolnośląskich S.A.³⁹).

Miasto nie zlecało realizacji ww. działań innym podmiotom.

(akta kontroli: tom I, str. 35-40, 100)

W ramach kontroli została przeprowadzona przez NIK otwarta ankieta⁴⁰ dotycząca postrzegania działań edukacyjnych i promocyjnych prowadzonych przez Miasto. Wynikało z niej, że 14,2% ankietowanych spotkało się w ciągu ostatniego roku z kampaniami informacyjnymi zachęcającymi do korzystania z innych form transportu niż samochód osobowy z silnikiem spalinowym. Ankietowani najczęściej spotykali się z kampaniami zachęcającymi do korzystania z komunikacji publicznej (81,3% wskazań) i rowerem (43,8%).

(akta kontroli: tom IV, str. 35-150)

Miasto, oprócz zawarcia porozumienia z WIOŚ, nie podejmowało współpracy z innymi instytucjami i NGO⁴¹ w zakresie działań promocyjnych i edukacyjnych.

(akta kontroli: tom I, str. 39)

3. W ramach dodatkowych zachęt do korzystania z transportu zeroemisyjnego, wdrożono następujące rozwiązania:

a) tzw. bilet zintegrowany uprawniający posiadacza do przejazdu autobusami MPK Legnica we wszystkie dni miesiąca, na wszystkich liniach komunikacji miejskiej oraz do przejazdu pociągami KD na trasie wskazanej na bilecie. 6 maja 2015 r. zawarte zostało *Porozumienie w sprawie realizacji projektu pn. Zintegrowany bilet Legnica*, którego stronami były: Gmina Legnica, KD oraz MPK Legnica. W ślad za tym 23 czerwca 2015 r. MPK Legnica oraz KD podpisały umowę nr KD/DB/BU/153/2015 *w sprawie zasad wprowadzania na obszarze Gminy Legnica oraz gmin, które podpisały z Gminą Legnica Porozumienie Międzygminne Biletu zintegrowanego Legnica*.

W związku z ww. działaniami Miasto nie poniosło żadnych wydatków. Przy wprowadzaniu ww. rozwiązania nie założono żadnych efektów. W latach 2018-2022 sprzedano 9 078,56 biletów okresowych⁴², tj. 2 495,91 szt. w 2018 r., 2 337,55 szt. w 2019 r., 988,43 szt. w 2020 r., 1 197,47 szt. w 2021 r., 2 059,20 szt. w 2022 r.

(akta kontroli: tom I, str. 100-101; tom II, str. 2-27)

b) zniżki w wysokości stawek podatku od środków transportu, zaplanowane w *Strategii rozwoju mobilności dla miasta Legnicy*⁴³ – na mocy uchwał Rady Miejskiej

³⁸ Dalej: MPK Legnica.

³⁹ Dalej: KD.

⁴⁰ Liczba ankietowanych – 113 osób, z czego 98 to mieszkańcy Legnicy. Dalej: ankieta NIK.

⁴¹ Organizacje pozarządowe, *Non Governmental Organization* (ang.).

⁴² W sztukach sprzedanych przez KD i rozliczonych z MPK Legnica proporcjonalnie do okresu wykorzystania biletu.

⁴³ Wprowadzonej w życie uchwałą Rady Miejskiej Legnicy Nr XVII/192/19 z dnia 25 listopada 2019 r.

Legnicy⁴⁴ dla pojazdów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (o silniku spalinowym i elektrycznym), tj. samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton, ciągników siodłowych i balastowych przystosowanych do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów do 3,5 tony i poniżej 12 ton oraz autobusów, w zależności od liczby miejsc siedzenia, zostały zastosowane niższe stawki podatku od środków transportu. W rezultacie w latach 2019-2023 (do 30 czerwca) zastosowano niższe stawki wobec 20 autobusów (po cztery autobusy w każdym z ww. lat). Koszt jaki poniosło Miasto (różnica w uzyskanym podatku od środków transportu, a kwotą podatku jaką Miasto uzyskałoby naliczając niepominięzony podatek) to 8 096,0 zł, tj. po 1 600,0 zł w latach 2019-2022 oraz 1 696,0 zł w 2023 r.

(akta kontroli: tom I, str. 325-326, 330)

Jako dodatkowe zachęty do korzystania z transportu zeroemisyjnego, w ww. *Strategii rozwoju mobilności dla miasta Legnicy* podano również: [1] budowę ładowarek dla elektrycznych samochodów przy budynkach użyteczności publicznej, [2] wprowadzenie zwolnienia z podatku od nieruchomości punktów ładowania pojazdów elektrycznych, [3] wprowadzenie strefy parkowania tylko dla pojazdów zeroemisyjnych, [4] rozwój systemu roweru miejskiego (rowery elektryczne). Jako zakładane efekty ekologiczne wskazano:

- redukcję emisji lokalnej gazów takich jak: CO², NO_x, węglowodorów niemetanowych NHMC i niemetanowych lotnych związków organicznych NMVOC, cząstek stałych PM, poprzez wymianę autobusów z silnikami Diesla na autobusy zeroemisyjne oraz zniwelowanie udziału podróżowania środkami komunikacji indywidualnej o napędzie spalinowym na rzecz podróży środkami komunikacji indywidualnej o napędzie zeroemisyjnym, oraz na potrzeby korzystania ze środków komunikacji zbiorowej,
- znaczące ograniczenie niskiej emisji w centrum miasta poprzez docelowe wprowadzenie strefy zeroemisyjnej,
- obniżenie emisji hałasu w wyniku zastąpienia autobusów z silnikami Diesla autobusami zeroemisyjnymi, a także zwiększenie udziału pojazdów zeroemisyjnych w gronie indywidualnych środków transportu,
- zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców (popularyzację dojazdów do centrum miasta innymi środkami komunikacji niż samochód osobowy z napędem konwencjonalnym),
- wzrost świadomości mieszkańców Legnicy na temat ekologii.

Mimo że wprowadzanie wszystkich ww. zachęt miało rozpocząć się w latach 2019-2023, to tylko w przypadku budowy ładowarek dla elektrycznych samochodów przy budynkach użyteczności publicznej podjęto dotychczas wstępne działania, tj. wyznaczono siedem lokalizacji dla instalacji ładowarek⁴⁵ (działanie bezkosztowe). W przypadku pozostałych, planowanych zachęt – w okresie objętym kontrolą nie podjęto działań.

(akta kontroli: tom I, str. 330)

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że: *Na spowolnienie realizacji zaplanowanych zadań wpłynęły obiektywne uwarunkowania, które z perspektywy roku 2019, kiedy*

⁴⁴ Były to: [1] uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr II/25/18 z dnia 29 listopada 2018 r. w sprawie określenia wysokości stawek podatku od środków transportowych, z mocą obowiązywania od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2022 r.; [2] uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr XLIX/564/22 z dnia 28 listopada 2022 r. w sprawie określenia stawek podatku od środków transportowych, z mocą obowiązywania od 1 stycznia 2023 r.

⁴⁵ W trakcie kontroli NIK trwały uzgodnienia z firmami zainteresowanymi dzierżawą pasa drogowego w celu ulokowania własnych punktów ładowania.

sporządzano SRE [przyp. *Strategię Rozwoju Elektromobilności dla miasta Legnicy*], były trudne do przewidzenia. Wymienić tu należy w szczególności stan epidemii COVID-19, wybuch wojny w Ukrainie oraz rosnącą inflację. Wskazane uwarunkowania zdeterminowały sytuację finansową gminy oraz zrewidowały plany inwestycyjne. Wydatki, które nie zostały uznane za priorytetowe przesunięto w czasie. Jednocześnie należy podkreślić, iż część zadań jest bezpośrednio związana z możliwością pozyskania dofinansowania na zaplanowane zadania.

(akta kontroli: tom IV, str. 17-20, 22)

W latach 2018-2020 w Legnicy działała wypożyczalnia rowerów, koszt jej funkcjonowania wyniósł łącznie 2 042,1 tys. zł (183 383 wypożyczenia), w tym: 355,5 tys. zł w 2018 r. (44 264 wypożyczenia), 843,3 tys. zł w 2019 r. (94 736 wypożyczenia), 843,3 tys. zł w 2020 r. (44 383 wypożyczenia). Miasto od 2021 r. nie prowadziło wypożyczalni rowerów miejskich ani urzędzeń transportu osobistego. Z prowadzenia wypożyczalni rowerów zrezygnowano w ostatnim roku funkcjonowania systemu (2020 r.) dlatego, że w związku z epidemią (COVID-19), obowiązywał czasowy zakaz funkcjonowania takich wypożyczalni (od 1 kwietnia 2020 r. do 5 maja 2020 r.). W związku z niepewną przyszłością systemu nie podpisano aneksu do umowy z wykonawcą usługi, ponieważ:

- spadła popularność wypożyczalni,
- działalność systemu wiązała się ze znacznymi kosztami dla Miasta – z powodu epidemii, a obecnie również z innych przyczyn, finansowanie funkcjonowania wypożyczalni byłoby zbyt dużym obciążeniem dla budżetu Miasta,
- w 2022 r. w Legnicy działalność rozpoczęła firma oferująca wynajem hulajnóg elektrycznych spełniająca podobną rolę i stanowiąca konkurencję dla wypożyczalni rowerów,
- działalność otwartej w 2022 r. wypożyczalni hulajnóg elektrycznych nie wiąże się z kosztami dla budżetu Miasta (jest to działalność komercyjna).

(akta kontroli: tom I, str. 35-40)

Średnia długość dróg rowerowych w Legnicy w badanym okresie wyniosła 38,1 km⁴⁶ przy średnio 276,1 km dróg będących w zarządzie Miasta⁴⁷.

Sieć dróg dla rowerów rozwijana była poprzez ich budowę i przebudowę. W dokumentach programowych w sposób ogólny określono mierniki, a jako ramy czasowe rozwoju dróg dla rowerów przyjęto okres obowiązywania poszczególnych dokumentów. I tak:

1. w *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015-2020 Plus*, w celu strategicznym III – *Poprawa jakości i warunków życia Legniczan*, w celu operacyjnym III.4 – *Modernizacja wewnętrznego układu komunikacyjnego*, jako jedno z zadań uzupełniających zapisano *Rozbudowę ścieżek rowerowych*, a jako wskaźnik rezultatu celu III.4 – *Długość wybudowanych tras rowerowych*;
2. w *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2030 Plus* potrzebę rozbudowy dróg rowerowych wskazano w:
 - a) celu strategicznym 4 – *Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego, rozwój infrastruktury komunalnej i transportu publicznego w oparciu o zasady zielonej transformacji i gospodarki obiegu zamkniętego* – cel operacyjny 4.3 *Zwiększenie wykorzystania technologii efektywnych energetycznie i rozwiązań służących ograniczeniu emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu*

⁴⁶ W tym: 33,6 km w 2017 r., 34,1 km w 2018 r., 34,8 km w 2019 r., 35,7 km w 2020 r., 40,4 km w 2021 r., 44 km w 2022 r., 44 km w 2023 r.

⁴⁷ Było to: 274,8 km w 2017 r., 275 km w 2018 r., 274,4 km w 2019 r., 274,8 km w 2020 r., 278 km w 2021 r., 278 km w 2022 r., 278 km w 2023 r.

akustycznego. Jako jeden z kierunków działań wyznaczono *wymianę taboru transportu publicznego na zeroemisyjny, rozbudowa dróg rowerowych i infrastruktury alternatywnego oraz zeroemisyjnego transportu publicznego*;

- b) celu strategicznym 5 – *Wzmocnienie i poprawa wewnętrznych i zewnętrznych podwizań komunikacyjnych Legnicy* – cel operacyjny 5.2 *Rozwinięta infrastruktura drogowa miasta i infrastruktura alternatywnego transportu*. Jako oczekiwane rezultaty planowanych działań wskazano *wzrost udziału transportu indywidualnego zeroemisyjnego*. Wskaźnik osiągnięcia rezultatów planowanych działań określono jako *długość wydzielonej infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasy dla rowerów)*. Oczekiwaną zmianę wskaźników określono jako: *wzrost*;
3. w *Strategii rozwoju elektomobilności dla miasta Legnicy* w celu strategicznym V – *Ekologiczny transport indywidualny*, w celu operacyjnym V.7 – *przyjazne chodniki i drogi rowerowe dla mieszkańców*, przewidziano działanie *Rozbudowa systemu dróg rowerowych i poprawa jakości chodników*. Jako analizowany wskaźnik wskazano *Długość ścieżek rowerowych, w tym o wysokich parametrach*, jako parametr wskaźnika – *długość ścieżek rowerowych, udział procentowy dróg dla rowerów o wysokich parametrach technicznych*, a oczekiwaną zmianę wskaźników jako *wzrost*.

(akta kontroli: tom IV, str. 23-24)

W latach 2018-2021 zbudowano lub przebudowano łącznie 5,8 km dróg rowerowych, w tym zbudowano 5,6 km (tj. 0,2 km w 2018 r., 0,5 km w 2019 r., 1,0 km w 2020 r. oraz 3,9 km w 2021 r.)⁴⁸ i przebudowano 0,2 km (w 2020 r.)⁴⁹. W latach 2022-2023, mimo że drogi rowerowe były w tych latach budowane lub przebudowywane (według stanu na 18 sierpnia 2023 r. – 12,2 km), to nie oddano do użytkowania ani jednego kilometra nowych dróg rowerowych⁵⁰.

(akta kontroli: tom I, str. 66, 135, 308-309; tom IV, str. 22)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto rzetelnie zidentyfikowało problem zanieczyszczeń komunikacyjnych, wskazując je w dokumentach strategicznych oraz przyjętych politykach miejskich jako jedno ze źródeł zanieczyszczeń powietrza. Podstawą do oceny jakości powietrza w Legnicy były wyniki pomiarów prowadzonych przez GIOŚ w stacjach należących do PMS, udostępnianych Miastu na podstawie porozumienia z WIOŚ. O stanie jakości powietrza informowano mieszkańców poprzez wyświetlanie informacji na tablicach przy ciągach komunikacyjnych, publikację informacji na stronie internetowej oraz w bezpłatnej aplikacji pn. *Legnica sugeruje*.

Urząd prowadził działania edukacyjne promujące wykorzystanie zrównoważonych form transportu, przy czym założony stały wzrost mierników dotyczących liczby przeprowadzonych zajęć w szkołach oraz prelekcji/warsztatów dla mieszkańców nie został osiągnięty z powodu zagrożeń związanych z COVID-19.

W celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu zero i niskoemisyjnego Urząd zaplanował i wdrożył rozwiązania w postaci biletu zintegrowanego oraz zniżek w wysokości stawek podatku od środków transportowych. Zaplanowano również inne

⁴⁸ Dotyczyło to: [1] al. Piłsudskiego – łącznik do Kasjopei (2018 r.; 0,2 km); [2] ul. Sikorskiego – od ronda Niepodległości wzdłuż ul. Śląskiej (2019 r.; 0,3 km); [3] ul. Nadbrzeżna (pas dla rowerów) (2019 r.; 0,2 km); [4] ul. Sikorskiego – od ronda Dywizjonu 303 do Koskowskiej (2020 r.; 0,3 km); [5] ul. Gumińskiego – południowa strona drogi (2020 r.; 0,5 km); [6] ul. Szczytnicka (2020 r.; 0,2 km); [7] ul. Leszczyńska (2021 r.; 0,5 km); [8] ul. Szybowcowa (2021 r.; 0,3 km); [9] ul. Samolotowa, Śmigłowcowa (2021 r.; 2,7 km); [10] ul. Piskozuba (2021 r.; 0,4 km).

⁴⁹ Ul. Bielańska/Wodna (2020 r.; 0,2 km)

⁵⁰ Oddanie do użytkowania planowane jest w III i IV kwartale 2023 r.

zachęty, tj. budowę ładowarek elektrycznych, wprowadzenie strefy parkowania dla pojazdów zeroemisyjnych oraz rozwój roweru miejskiego. Mimo że wprowadzenie tych dodatkowych zachęt miało rozpocząć się w latach 2019-2023, to tylko w przypadku budowy ładowarek podjęto wstępne działania (wyznaczono ich lokalizację).

OBSZAR

2. Tworzenie warunków ruchu dla transportu sprzyjających ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych

Opis stanu faktycznego

1. W zarządzie Miasta w latach 2017-2023 było łącznie 1 933 km dróg⁵¹, w tym 266,6 km dróg dla rowerów⁵².

Wykonano pomiary natężenia ruchu, w tym ruchu rowerowego, a ich wyniki ujęto w dokumencie powstałym w kwietniu 2022 r. pt. *Opracowanie wyników pomiaru natężenia ruchu drogowego na terenie miasta Legnicy 2022*⁵³. Pomiarów dokonywano w 19 punktach pomiarowych od 26 do 27 kwietnia 2022 r. Wyniki podano z podziałem na następujące kategorie pojazdów: samochody osobowe i minibusy; samochody dostawcze; samochody ciężarowe bez przyczep; samochody ciężarowe z przyczepami; autobusy; motocykle; rowery i ciągniki rolnicze⁵⁴. W wyniku ww. pomiarów ustalono, że ww. 19 punktów przejechało 296 992 pojazdy, w tym 2 171 rowerów, co stanowiło 0,7% ogólnego ruchu w tych punktach. W ciągu dwóch badanych dni ruch rowerów nie przekroczył 2,7% ogólnego ruchu w ww. punktach.

(akta kontroli: tom I, str. 66-67 [plik/i nr 3])

W latach 2018-2023 (do 25 sierpnia) podjęto w Legnicy następujące działania, w ramach organizacji ruchu, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń transportu: [1] wprowadzono nowe strefy ograniczonej prędkości; [2] dokonano zmiany organizacji ruchu w istniejących strefach ograniczonej prędkości; [3] dokonano zmiany programów sygnalizacji świetlnej w celu upłynnienia ruchu pojazdów; [4] przyjęto rozwiązania promujące jazdę rowerem (wyznaczenie nowych dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów dla rowerów, wprowadzenie kontraruchu rowerowego); [5] utworzono strefy ruchu tempo 30 km/h; [6] utworzono skrzyżowania w postaci ronda oraz skrzyżowania wyniesione i przejścia dla pieszych wyniesione w ramach budowy bądź przebudowy układu komunikacyjnego oraz [7] ograniczono wjazd pojazdów powyżej 12 t do części Miasta.

(akta kontroli: tom I, str. 49-51)

Urząd nie planował i nie podejmował działań na rzecz wprowadzenia strefy czystego transportu w rozumieniu art. 39 ustawy o *elektromobilności*.

(akta kontroli: tom I, str. 52, 125, 326-329)

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że zgodnie z art. 39 ustawy o *elektromobilności*, Gmina Legnica dotychczas nie korzystała z możliwości zaplanowania i wprowadzenia SCT, ponieważ do grudnia 2021 r. istniało ograniczenie dla tworzenia SCT w postaci minimalnej liczby mieszkańców gminy (100 tys.). Nowelizacja zapisów ustawy dała możliwość ustanowienia ww. stref niezależnie od liczby mieszkańców, poszerzyła też katalog pojazdów zwolnionych z zakazu wjazdu do takich stref. Zdaniem Zastępcy Prezydenta, ww. ustawa nie zobowiązuje lokalnych samorządów do ich wprowadzania, a na decyzję Urzędu w tym zakresie mają również wpływ dyskusje

⁵¹ W tym: 274,8 km w 2017 r., 275 km w 2018 r., 274,4 km w 2019 r., 274,8 km w 2020 r., 278,0 km w latach 2021-2023.

⁵² W tym: 33,6 km w 2017 r., 34,1 km w 2018 r., 34,8 km w 2019 r., 35,7 km w 2020 r., 40,4 km w 2021 r., 44 km w 2022 r. i 44 km w 2023 r.

⁵³ Były to jedyne pomiary ruchu dokonane w kontrolowanym okresie.

⁵⁴ Powyższych wyników nie porównywano z danymi z poprzednich lat.

oraz obserwowane protesty i skargi w miastach, w których ww. strefy wprowadzono, w tym te dotyczące zgodności tego rodzaju rozwiązań z Konstytucją RP. Zastępca Prezydenta dodała, że proces wprowadzania zmian związanych z szeroko rozumianą ekologią transportu ma charakter ciągły i długofalowy, tak więc potencjalne wprowadzenie w Legnicy SCT pozostaje aktualne w sferze koncepcyjnej, pogłębionej zbieraniem informacji nt. tego rozwiązania, tym bardziej, że ma ono charakter stosunkowo nowatorski, którego realne skutki w różnych sferach funkcjonowania społeczności będą możliwe do oceny w przyszłości. Na decyzję o wprowadzeniu SCT, zdaniem Zastępcy Prezydenta, ma również wpływ specyfika lokalna, w tym np. uwarunkowania zabudowy (Legnica jest tzw. miastem zwartym), czy dotychczasowe rozwiązania (np. strefa płatnego parkowania w centrum miasta), które musiałyby być zlikwidowane na tym obszarze. W związku, z powyższym, zdaniem Zastępcy Prezydenta, przed wprowadzeniem SCT należy zapewnić proces konsultacji społecznych, ocenić korzyści i wady tego rozwiązania oraz określić jego skutki.

(akta kontroli: tom IV, str. 15-16; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 90])

W Legnicy wprowadzono strefy ruchu tempo 30 oraz planowane jest wprowadzenie kolejnych takich stref. Ponadto w 2016 r. stworzono wewnętrzne opracowanie i mapę ograniczeń prędkości docelowych. Obecnie procedowana jest zmiana *Studium uwarunkowań*, gdzie na mapie kierunków rozwoju układu komunikacyjnego planuje się wskazać strefy uspokojonego ruchu.

W latach 2017-2022 średnia liczba kilometrów dróg objętych strefami ruchu tempo 30 wynosiła 90,1 km, tj. od 85,4 km w 2017 r. do 91,1 km w 2022 r.⁵⁵. Udział ww. dróg wynosił średnio 32,7% w ogólnej sieci dróg zarządzanych przez Miasto, tj. od 31,1% w 2017 r. do 33,2% w 2020 r.⁵⁶.

(akta kontroli: tom I, str. 49-51)

Z wyjaśnień Zastępcy Prezydenta wynikało, że główną motywacją wprowadzenia strefy tempo 30 była kwestia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast efekt ekologiczny rozwiązania był dodatkową korzyścią, która nie podlegała oszacowaniu. Urząd, w związku z tym nie posiadał danych dotyczących wpływów prowadzenia stref tempo 30 na jakość powietrza.

(akta kontroli: tom I, str. 49-51)

W strefach tempo 30, w latach 2008-2023 (do 25 sierpnia), stosowano następujące środki uspokojenia ruchu: progi zwalniające liniowe, płytowe i wypowse; wyniesione tarcze krzyżowań; wyniesione przejścia dla pieszych; zawężenia jezdni; szkany spowalniające ruch; ulice jednokierunkowe – układ wymuszający mniejszą prędkość i eliminujący tranzyt; skrzyżowania bez pierwszeństwa przejazdu (tzw. równorzędne); wprowadzenie ograniczeń dla samochodów ciężarowych.

Od 2016 r. funkcjonował Zintegrowany System Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Legnicy⁵⁷. Ostatni pomiar i analizę polegającą na określeniu osiągniętych wskaźników stopnia usprawnienia⁵⁸ dla autobusów oraz pojazdów indywidualnych, wynikających z wdrożenia ww. systemu wykonano w 2020 r. Wynikało z nich, że wskaźnik stopnia usprawnienia dla transportu indywidualnego wynosi 19,4%, a wskaźnik stopnia usprawnienia dla transportu publicznego – 2,6%.

(akta kontroli: tom I, str. 49-51)

⁵⁵ W tym: 85,4 km w 2017 r., 90,6 km w 2018 r., 91,1 km w latach 2019-2022.

⁵⁶ W tym: 31,1% w 2017 r., 32,9% w 2018 r., 33,2% w 2019 r., 33,2% w 2020 r., 32,8% w 2021 r. i 32,8% w 2022 r.

⁵⁷ Dalej: ZSZRiTP.

⁵⁸ Pomiar efektywności skrócenia czasu podróży.

Z ankiety NIK wynikało, że 5,3% ankietowanych zauważyło poprawę płynności ruchu podczas poruszania się samochodem osobowym. Jednocześnie 8% ankietowanych zauważyło poprawę w tym aspekcie podczas poruszania się komunikacją publiczną.

(akta kontroli: tom IV, str. 35-150)

Zastępca Prezydenta wskazał, że wprowadzając ograniczenia w ruchu pojazdów silnikowych w ścisłym centrum miasta⁵⁹, nie zapewniono alternatywnych środków transportu ani alternatywnych tras, ponieważ strefa jest niewielka i dostępna dla pieszych. Tylko w szczególnych przypadkach Miasto wydaje zezwolenia na wjazd pojazdów, a w przypadku ograniczenia dla pojazdów powyżej 12 t na terenie części miasta, wprowadzono trasę alternatywną: droga ekspresowa S3, autostrada A4 i droga krajowa nr 36.

(akta kontroli: tom I, str. 57, 313-314)

Urząd nie realizował inwestycji infrastrukturalnych w postaci parkingów przesiadkowych tzw. Park & Ride (z wyłączeniem inwestycji w infrastrukturę rowerową), których celem głównym bądź jednym z celów było m.in. ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu.

W latach 2018-2023 (do 25 sierpnia) na terenie Legnicy nie funkcjonowały parkingi Park & Ride. Kierunek działań obejmujący tworzenie, jak i funkcjonowanie takiej infrastruktury, wynikał m.in. z dokumentów planistycznych Miasta, tj.: *Planu transportowego*, *Studium uwarunkowań* oraz *Planu zagospodarowania województwa dolnośląskiego*⁶⁰. Szczegółowy opis ww. dokumentów i zawartych w nich kierunków oraz przyczyny braku działań w celu ich realizacji opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w części dotyczącej zapewnienia systemu parkingów Park & Ride w pobliżu węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej.

Koszty działań, w ramach organizacji ruchu na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu, inwestycji infrastrukturalnych oraz wprowadzenia elektronicznego sterowania ruchem wyniosły łącznie 18 916,2 tys. zł, w tym dotyczące:

- organizacji ruchu na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w kwocie ogółem 182,6 tys. zł, z czego: 70,2 tys. zł w 2018 r., 25,3 tys. zł w 2020 r., 26,5 tys. zł w 2021 r. i 60,6 tys. zł w 2022 r.
- budowy i wdrożenia ZSZRiTP, poniesione w latach 2013-2016 w kwocie ogółem 18 733,6 tys. zł.

(akta kontroli: tom I, str. 57, 105, 125, 310-312)

2. W okresie objętym kontrolą obowiązywały kolejno dwa *Plany transportowe*.

Plan transportowy obowiązujący w kształcie wynikającym z uchwały aktualizującej z 27 listopada 2017 r. był już przedmiotem poprzedniej analizy kontrolnej NIK⁶¹.

Plan transportowy z 2020 r. w kształcie wynikającym z uchwały z 29 grudnia 2020 r. określał m.in.: [1] sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie

⁵⁹ Wszystkie ograniczenia wprowadzono przed 2018 r., a polegały one na: zakazie ruchu (12 ulic – 1,86 km), fizycznym zablokowaniu wjazdu (jedna ulica – 0,04 km), wprowadzeniu jednego kierunku jazdy (13 ulic – 1,65 km) oraz wprowadzeniu strefy zamieszkania (trzy ulice – 0,44 km).

⁶⁰ Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego*.

⁶¹ W wyniku przeprowadzonej przez Delegaturę NIK we Wrocławiu w Urzędzie kontroli nr P/19/108 – „Funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego w miastach na prawach powiatu województwa dolnośląskiego” w odniesieniu do planu transportowego, w kontekście wypełniania wymogów wynikających z art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, sformułowano nieprawidłowość dotyczącą m.in. naruszenia art. 12 ust. 1 pkt 8 tej ustawy (plan transportowy nie określał linii komunikacyjnych, na których prognozowano wykorzystywanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem, wraz z planowanym terminem rozpoczęcia ich użytkowania) – powyższe zostało zaprezentowane w wystąpieniu pokontrolnym nr LWR.410.006.03.2019 z 25 września 2019 r.

przewozów o charakterze użyteczności publicznej; [2] ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; [3] przewidywane finansowanie usług przewozowych; [4] preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; [5] pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Tym samym w zbadanym zakresie *Plan transportowy* spełniał wymogi wynikające z art. 12 ust. 1 pkt 1-4 i 6 i 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3,4,7])

W odniesieniu do *Planu transportowego* z 2020 r.⁶² zrealizowano wymóg wynikający z art. 10 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, obejmujący m.in. ogłoszenie informacji o opracowanym projekcie planu transportowego w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej⁶³, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

Ponadto częściowo zrealizowano wymóg wynikający z art. 13 ust. 2 i 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, polegający na uzgodnieniu z organami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego projektu planu transportowego, tj. wystąpiono do trzech z czterech sąsiednich gmin o uzgodnienie projektu planu w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze ich właściwości, nie wystąpiono natomiast do Powiatu Legnickiego o uzgodnienie projektu planu w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze jego właściwości, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W przypadku *Planu transportowego* wynikającego z uchwały z 29 grudnia 2020 r., jego przyjęcie poprzedzone zostało konsultacjami społecznymi, w wyniku których do projektu dokumentu wniesiono 60 uwag, spośród których: [1] 39 – uwzględniono; [2] dziewięć – uwzględniono w części; [3] 10 – nie uwzględniono; [4] – dwie uwagi posiadały charakter opinii. Wniesione uwagi dotyczyły m.in. korekt o charakterze redakcyjnym, aktualizującym.

(akta kontroli: tom II, str. 165-166, 176-177, 190-220)

W *Planie transportowym* (przyjętym uchwałą z 29 grudnia 2020 r.) odniesiono się do wyniku analizy⁶⁴, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy o *elektromobilności*. Wskazano, że: *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Legnica wykazała, że zmonetyzowane koszty eksploatacji autobusów zeroemisyjnych w wymiarze wynikającym z docelowych poziomów udziału tychże pojazdów w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych 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 Legnicy nie jest wymagane. Niemniej jednak, uwzględniając potencjalne korzyści finansowe, ekonomiczne i społeczne dla mieszkańców Miasta Legnica, planowane jest przeprowadzenie modernizacji floty MPK Legnica w oparciu o autobusy elektryczne akumulatorowe. Uzyskanie dofinansowania ze źródeł zewnętrznych zrekompensuje wyższe nakłady inwestycyjne w porównaniu do zakupu autobusów o napędach konwencjonalnych. Realizacja zakupu powinna zostać poprzedzona odpowiednią analizą wykonalności inwestycji, w tym np. analizą kosztów i korzyści sporządzoną wyłącznie w zakresie rzeczowego projektu, a nie dla całego systemu komunikacji miejskiej. W uchwale tej stwierdzono ponadto,*

⁶² Przedmiotowym badaniem nie została objęta uchwała z 27 stycznia 2014 r.

⁶³ Dalej: BIP.

⁶⁴ Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Legnica.

że: *Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie po uzyskaniu stosownych dofinansowań na zakup taboru i infrastruktury ładowania np. z programów krajowych lub wspólnotowych.*

W rozdziale *Wpływ transportu na środowisko*, wskazano na oddziaływanie transportu na środowisko przede wszystkim poprzez emisję do atmosfery zanieczyszczeń, a także hałasu⁶⁵. W rozdziale tym stwierdzono także, iż w celu realizacji założenia: [...] *Legnica ma być miastem atrakcyjnym turystycznie i przyjaznym, przyciągającym inwestorów, zapewniającym mieszkańcom oraz przyjezdnym godne i wysokiej jakości warunki życia w bogatym w zielen, estetycznym i zadbanym należy budować sprawny system transportu publicznego wpływający na zmniejszanie zanieczyszczania powietrza oraz na zmniejszanie poziomu hałasu komunikacyjnego.* Ponadto wymieniono pożądane działania, których realizacja wpłynęłaby na zmniejszenie niepożądanego oddziaływania transportu na środowisko⁶⁶.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3,4,7])

Niezależnie od uchwał w przedmiocie dotyczącym planów transportowych, do kwestii funkcjonowania lub rozwoju komunikacji miejskiej odniesiono się w uchwałach Rady Miejskiej Legnicy w sprawie:

1. *Studium uwarunkowań*, m.in. – w części określającej kierunki zagospodarowania przestrzennego. W ramach zagadnień rozbudowy układu komunikacyjnego Miasta wskazano na: [1] stopniowe wprowadzanie stref o różnym stopniu ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz uprzywilejowania komunikacji zbiorowej, rowerowej i ruchu pieszego wraz z realizacją systemu parkingów Park & Ride – zaparkuj i jedź oraz Bike and Ride (B&R) – zaparkuj rower i jedź, a także [2] tworzenie zintegrowanego systemu transportowego, obejmującego: transport zbiorowy i indywidualny, węzły przesiadkowe, system P&R, B&R, system dróg rowerowych⁶⁷.

Ponadto w zakresie dotyczącym kierunków zmian w przeznaczeniu terenów w odniesieniu do poszczególnych wybranych stref⁶⁸ wskazano na: [1] kształtowanie układu komunikacyjnego zapewniającego dogodny dojazd, z uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej i rowerowej oraz [2] kształtowanie zespołów zabudowy mieszkaniowej w sposób funkcjonalny, zapewniający dogodny dostęp do podstawowych usług, terenów wypoczynkowych, rekreacyjnych i transportu zbiorowego⁶⁹.

W dokumencie tym przyjęto także, że ograniczenie ruchu samochodowego w historycznym centrum miasta i strefie śródmiejskiej można osiągnąć m.in. poprzez wzmocnienie rangi komunikacji zbiorowej⁷⁰. Ponadto w części graficznej uwzględniono lokalizację multimodalnego centrum komunikacyjnego⁷¹;

2. *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy*:

a) *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015 - 2020 PLUS*⁷², w której m.in. w Celu strategicznym I – *Rozwój nowoczesnej gospodarki opartej na innowacjach oraz*

⁶⁵ Zaprezentowano także dane dotyczące klimatu akustycznego Miasta.

⁶⁶ Polegające np. na wydzieleniu pasów dla autobusów komunikacji miejskiej, wprowadzenie korzystnych cykli sygnalizacji świetlnej dla komunikacji publicznej, odnowienie taboru.

⁶⁷ Pkt 2.4. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej.

⁶⁸ Np. strefy usług o znaczeniu ogólnomiejskim, strefy mieszkaniowej z przewagą zabudowy wielorodzinnej, strefy gospodarczej bez funkcji mieszkaniowej, terenów z przewagą zabudowy jednorodzinnej.

⁶⁹ Pkt. 2.5. Kierunki zmian w przeznaczeniu terenów, kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów.

⁷⁰ Pkt. 2.10. Kierunku rozwoju układu komunikacyjnego.

⁷¹ Mapa 2.4. Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego.

⁷² Uchwała Nr L/515/14 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015 - 2020 PLUS*, zmieniona uchwałą Nr XLII/445/18 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 29 stycznia 2018 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2015 – 2020 PLUS*.

podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej Miasta, w Celu Operacyjnym I.1 – Modernizacja i rozbudowa układu transportu publicznego o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym podkreślono znaczenie dla płynnego przemieszczania się (w tym komunikacją publiczną) uwarunkowanego wdrażaniem zintegrowanych systemów zarządzania ruchem i transportem publicznym. Ponadto określono, że ten cel obejmuje m.in. takie działania jak odnowę taboru autobusowego, czy też budowę i modernizację węzłów przesiadkowych. Od 29 stycznia 2018 r. dla tego celu obowiązywał m.in. wskaźnik *Ilość wybudowanych/przebudowanych przystanków komunikacji zbiorowej* (w okresie objętym kontrolą wybudowano/przebudowano łącznie 22 przystanki komunikacji zbiorowej⁷³). Do 28 stycznia 2018 r. obowiązywał wskaźnik *Oszczędność czasu w PLN w przewozach pasażerskich*. Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że w wyniku zbierania danych dla poszczególnych celów operacyjnych okazało się, że rzetelne zebranie i obliczanie tego wskaźnika będzie obarczone ryzykiem niedokładności z uwagi na brak wiarygodnej metodologii wyliczania wskaźnika i co się z tym wiąże ryzykiem niedokładności wyliczeń. Ponadto odnosząc się do nieokreślenia wartości bazowych i docelowych tych wskaźników, wyjaśniła, że podstawą monitoringu jest sporządzane w formie opisowej sprawozdanie, które przedstawia realizację przyjętych w Strategii zadań. Wskazała przy tym, że analogiczne podejście stosowane jest przez inne jednostki samorządu terytorialnego;

b) *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2030 Plus*⁷⁴ obowiązującej od 28 listopada 2022 r., w której m.in. w:

- Celu strategicznym 2: *Rozwój nowoczesnej i zdywersyfikowanej gospodarki*, Celu operacyjnym 2.1: *Dobrze skomunikowane i uzbrojone strefy gospodarcze* jako jeden z kierunków działań wskazano *Rozbudowa i modernizacja układu komunikacyjnego stref gospodarczych Legnicy* (m.in. w aspekcie rozbudowy i modernizacji układu komunikacyjny stref gospodarczych w celu usprawnienia funkcjonowania transportu towarowego i dojazdów pracowników firm, w tym dojazdów komunikacją zbiorową oraz rowerową.). Dla tego celu strategicznego, jako jeden z rezultatów planowanych działań określono *Poprawę dostępności komunikacyjnej*, dla którego jako wskaźnik osiągnięcia rezultatu planowanych działań wskazano *Długość wybudowanych/zmodernizowanych dróg*, zaś oczekiwaną zmianę wskaźnika określono jako *wzrost*;

- Celu strategicznym 5: *Wzmocnienie i poprawa wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych Legnicy*, Celu operacyjnego 5.1: *Nowoczesna infrastruktura i tabor transportu publicznego Legnicy*, jako kierunki działań wskazano m.in.: [1] *Rozbudowę i modernizację infrastruktury transportu publicznego*; [2] *Rozbudowę węzłów przesiadkowych transportu publicznego i innych form multimodalnej mobilności miejskiej*; [3] *Kontynuację budowy zintegrowanego systemu zarządzania ruchem i transportem publicznym w mieście*; [4] *Wspieranie rozbudowy sieci przystanków kolejowych w Legnicy*; [5] *Modernizację taboru transportu publicznego w kierunku zeroemisyjności*.

Dla tego celu strategicznego jako jedno z rezultatów planowanych działań wskazano m.in. *Wzrost udziału w komunikacji transportu zbiorowego* (wskaźnik *Liczba przystanków komunikacji zbiorowej*) oraz *Wzrost udziału transportu zbiorowego zeroemisyjnego* (*Liczba pojazdów zeroemisyjnych w taborze transportu publicznego*). Dla tych wskaźników jako oczekiwaną zmianę wskazano *wzrost*.

Ponadto w dokumencie tym (w kontekście postanowień *Studium uwarunkowań*) stwierdzono, że w odniesieniu do infrastruktury drogowej i kolejowej należy:

⁷³ W tym: siedem w 2018 r., 11 w 2019 r., jeden w 2020. r. oraz trzy w 2021 r.

⁷⁴ Uchwała Nr XLIX/560/22 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 listopada 2022 r. w sprawie uchwalenia *Strategii Rozwoju Miasta Legnicy 2030 Plus*.

[1] kształtować układ komunikacyjny zapewniający dogodny dojazd do terenów wszystkich stref z uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej;
[2] stworzyć zintegrowany system transportowy obejmujący: transport zbiorowy i indywidualny, węzły przesiadkowe, system P&R, B&R, system dróg rowerowych;
[3] stopniowo wprowadzać strefy o różnym stopniu ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz uprzywilejowania komunikacji zbiorowej, rowerowej i ruchu pieszego wraz z realizacją systemu parkingów P&R oraz B&R.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła m.in., że: *Dane wyjściowe, w przypadkach uzasadnionych w zależności od wskaźnika (np. gdy wskaźnik liczony będzie narastająco), będą zestawiane przy pierwszym sprawozdaniu realizacji zadań za rok 2023. Ponadto wyjaśniła, że zdefiniowanie dla rezultatu Wzrost udziału w komunikacji transportu zbiorowego wskaźnika Liczba przystanków komunikacji zbiorowej wynikało z tego, że dostępność infrastruktury wpływa na możliwość korzystania z komunikacji transportu zbiorowego;*

3. *Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy*⁷⁵, w dokumencie tym określono następujące cele strategiczne i operacyjne odnoszące się do komunikacji publicznej:

a) Cel strategiczny II – *Rozwój zero i niskoemisyjnej komunikacji miejskiej*, w ramach którego sformułowano m.in.: Cel operacyjny II.1 – *modernizacja infrastruktury transportu publicznego* (okresy realizacji lata 2019-2023, 2024-2028); Cel operacyjny II.2 – *usprawnienie komunikacji miejskiej* (okresy realizacji: 2019-2023, 2024-2028, 2029-2033⁷⁶); Cel operacyjny II.3 – *ograniczenie emisji generowanej przez komunikację publiczną* (okresy realizacji: 2019-2023, 2024-2028, 2029-2033, 2034-2038) dla których to celów operacyjnych wskazano charakterystykę i narzędzie realizacji (np. budowę ładowarek pantografowych przy pętlach autobusowych, wyznaczanie wydzielonych pasów dla autobusów, wycofanie do 2023 r. z ruchu wszystkich pojazdów o normach emisji spalin niższych niż Euro V);

b) Cel strategiczny VI – *Inteligentne miasto*, w ramach którego sformułowano m.in. Cel operacyjny VI.2 – *wprowadzenie systemu elektronicznego biletu na komunikację miejską* (Okres realizacji: lata 2019-2023).

Znaczna część wskaźników w okresie objętym kontrolą pozostawała na niezmiennym⁷⁷ lub zbliżonym⁷⁸ poziomie. Zwiększał się natomiast odsetek autobusów z normą Euro VI, jak również zmianie uległa liczba mobilnych i stacjonarnych automatów biletowych⁷⁹.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że: *Na spowolnienie realizacji zaplanowanych zadań wpłynął stan epidemii, wojna w Ukrainie oraz rosnąca inflacja. Te uwarunkowania znacząco wpłynęły na sytuację finansową gminy oraz plany inwestycyjne, wobec których realizacja poszczególnych działań została przesunięta w czasie. Jednakże ze względu na sposób planowania realizacji zadań w planach 5-letnich, wszystkie działania mieszczą się w przyjętych cyklach.*

⁷⁵ Uchwała Nr XIV/192/19 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 25 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia dokumentu pn. *Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy*.

⁷⁶ Różne dla poszczególnych działań.

⁷⁷ Liczba eksploatowanych autobusów zeroemisyjnych (wartość 0), Liczba ładowarek do obsługi autobusów elektrycznych (0), Liczba autobusów wyposażona w systemy zliczające pasażerów (8), Informacja pasażerska – liczba tablic (12), Wdrażanie ITS – Liczba skrzyżowań z nadanym priorytetem dla komunikacji zbiorowej (12), Poziom integracji taryfowej między poszczególnymi środkami transportu – Liczba podmiotów (przewoźników) posiadających integrację taryfową z MPK Legnica, minimum w zakresie wspólnego biletu okresowego lub jednorazowego (1).

⁷⁸ Średnia prędkość komunikacji miejskiej (wartość od 24,25 do 24,65).

⁷⁹ Łącznie: osiem – w 2019 r., 77 – w 2020 r. i 2021 r. oraz 69 – w 2022 r.

Ponadto w odniesieniu do utworzenia jednostki organizującej zintegrowany transport publiczny w obszarze funkcjonalnym (działanie przewidziane do realizacji w latach 2019-2023). Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że nie utworzono takiej jednostki, a obecnie trwają prace nad projektem *Planu zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 – elementy*, w których uczestniczy 35 samorządów.

Odnosząc się do założonego w strategii elektromobilności działania polegającego na wycofaniu do 2023 r. autobusów o normach emisji spalin niższych niż Euro V, Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że MPK Legnica nie planuje w 2023 r. zakupu autobusów, niemniej, 19 lipca 2023 r. Miasto podpisało umowę na zakup sześciu autobusów elektrycznych oraz systemu ładowania plug-in (dostawa w latach 2024-2025).

Mając na uwadze powyższe NIK zwraca uwagę, że przyjęte założenia dotyczące odnowy taboru autobusowego nie zostanie zrealizowane w przyjętym terminie;

4. Programie ochrony środowiska:

a) uchwała Nr XI/88/15 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 27 lipca 2015 r. w sprawie *przyjęcia Programu ochrony środowiska dla miasta Legnicy do 2020 r.*, w której określono cel strategiczny V – *Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego*, cel operacyjny V.3 – *Zwiększenie wykorzystania technologii efektywnych energetycznie*. W ramach celu operacyjnego założono m.in. kontynuację wymiany taboru autobusowego MPK Legnica na autobusy z napędem ekologicznym. Jako wskaźnik służący monitorowaniu realizacji założeń przyjęto *Liczba ekologicznych pojazdów w taborze komunikacji miejskiej [szt.]*.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że nie określono realizacji powyższego wskaźnika ponieważ w pierwszym Raporcie POŚ za lata 2015-2016 wprowadzona została nowa tabela wskaźników nieujmująca tego wskaźnika i z tego względu nie przedstawiono informacji o jego realizacji w kolejnym Raporcie (za lata 2017-2020). Zastępca Prezydenta przyznała, że w POŚ z 2015 nie określono wartości bazowej i docelowej dla wskaźników, ponieważ według standardów dla programów ochrony środowiska w tamtym czasie nie było to praktykowane. MPK Legnica nie posiadało w latach 2015-2020 autobusów niskoemisyjnych (gaz) i zeroemisyjnych (energia elektryczna, wodór). Zastępca Prezydenta dodała, że ze względu brak uniwersalnej definicji autobusów ekologicznych, kwalifikacji pojazdów dokonywało MPK Legnica. Podstawy merytoryczne realizacji Programu – zdaniem Zastępcy Prezydenta – opierają się głównie o zapisy zawarte w ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. *o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw*⁸⁰, strategiach rozwoju, programach i dokumentach programowych, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*⁸¹ oraz wytycznych do sporządzenia programów ochrony środowiska na szczeblu regionalnym i lokalnym, a w ramach POŚ bazuje się na informacjach i danych przekazanych przez podmioty odpowiedzialne za realizację zadań i to podmiot odpowiedzialny za zakup autobusów dysponuje wiedzą pozwalającą na uznanie na daną chwilę jakie pojazdy w taborze spełniają wymagane kryteria.

(akta kontroli: tom I, str. 402-403)

b) uchwała Nr XXXVIII/472/21 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 grudnia 2021 r. w sprawie *przyjęcia Programu ochrony środowiska dla miasta Legnicy do 2025 r.*, w której wyodrębniono m.in. obszar interwencji i *Klimat i jakość powietrza*.

⁸⁰ Dz. U. poz. 1101, ze zm.

⁸¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 1259, ze zm.

W ramach tego obszaru sformułowano m.in. kierunek interwencji *Rozwój i promocja publicznego transportu zbiorowego*, w którym wskazano na realizację m.in. następujących zadań: [1] Świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (pkt 63), dla którego przewidziano jego bieżącą realizację; [2] Zakup autobusów z elektrycznym napędem wraz z budową stacji ładowania (pkt 65), dla którego przewidziano okres realizacji na lata 2023-2024; [3] Budowa multimodalnego Centrum Przesiadkowego w rejonie Dworca Kolejowego w Legnicy (pkt 67), dla którego przewidziano okres realizacji na lata 2024-2026; [4] Wymiana autobusów klasy MEGA z normą czystości spalin Euro II na co najmniej Euro V (pkt 69), dla którego przewidziano okres realizacji na lata 2021-2025.

Ponadto w ramach kierunku interwencji *Modernizacja i rozbudowa dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą* przewidziano realizację zadania *Utrzymanie teleinformatyczne Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym* (pkt 57), dla którego przewidziano bieżącą realizację.

MPK Legnica nie posiadało autobusów elektrycznych. W latach 2015-2020 pozyskało 27 autobusów o normie czystości spalin: Euro V – jedną szt., Euro V EEV – jedną szt., Euro VI – 25 szt. (w tym cztery szt. autobusów hybrydowych)⁸². W 2021 r. MPK Legnica wycofała z eksploatacji dwa autobusy NEOPLAN klasy MEGA o normie czystości spalin Euro II oraz zakupiono dwa autobusy klasy MEGA o normie czystości spalin Euro VI. W 2022 r. MPK Legnica wycofała z eksploatacji dwa autobusy NEOPLAN klasy MEGA o normie czystości spalin Euro II oraz zakupiono dwa autobusy klasy MEGA o normie czystości spalin Euro VI.

Zastępca Prezydenta odnosząc się do niespójności co do terminu wymiany autobusów spełniających normę Euro II⁸³ podała, że uchwała Rady Miejskiej Legnicy Nr XXXVIII/472/21 w sprawie przyjęcia Programu ochrony środowiska dla miasta Legnicy do 2025 r. jest bardziej urealniona.

(akta kontroli: tom I, str. 404)

5. *Planie adaptacji Miasta Legnica do zmian klimatu do roku 2030*⁸⁴. W dokumencie tym w ramach działań adaptacyjnych przewidziano m.in. *Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do skutków zmian klimatu*. Dla działania tego przewidziano okres realizacji do 2025 r. i w perspektywie 2030. W ramach przywołanego działania wskazano m.in. na następujące elementy:

- a) nawiązanie i dalszy rozwój zintegrowanego systemu zarządzania ruchem i transportem publicznym w mieście Legnicy,
- b) kontynuacja wymiany taboru autobusów (niskoemisyjnych, klimatyzowanych, elektrycznych, itp.), budowa przystanków z zadaszeniami (zacienione), w przypadku bardzo silnych mrozów rozważenie ogrzewanych wiat przystankowych, doposażenie przystanków w tablice elektroniczne (informacje o ruchu pojazdów, ale także ostrzeżenia oraz przypominanie zasad bezpieczeństwa).

Wskazano ponadto, że realizacja działania przyczyni się do realizacji celu szczegółowego: *Zwiększenie odporności miasta na zjawiska związane z temperaturą powietrza* (Zwiększenie odporności miasta na występowanie wyższych temperatur maksymalnych, ale także zwiększenie odporności miasta na występowanie fal upałów

⁸² Na koniec 2020 r. MPK Legnica eksploatowało 64 autobusy, wśród których 28 posiadało najwyższą normę czystości spalin Euro V i Euro VI.

⁸³ W uchwale Nr XXXVIII/472/21 przewidziano realizację tego zdania do 2025 r., a w uchwale Nr XIV/192/19 (*Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy*) – do 2023 r.

⁸⁴ Uchwała Nr XIV/186/19 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 25 listopada 2019 r. w sprawie przyjęcia Planu adaptacji Miasta Legnica do zmian klimatu do roku 2030.

oraz Zwiększenie odporności miasta na występowanie zjawiska *miejska wyspa ciepła*).

Wskaźniki monitorowania rezultatów obejmowały: względną zmianę liczby użytkowników komunikacji publicznej [%]⁸⁵; ilość taboru wyposażonego w klimatyzatory [szt.]⁸⁶; ilość % opóźnionych/odwołanych kursów spowodowanymi warunkami pogodowymi (spadek tej ilości)⁸⁷; ilość % przystanków wyposażonych w system informowania⁸⁸; ilość % autobusów elektrycznych (wzrost tej ilości)⁸⁹.

Dla każdego z tych wskaźników jako wartość oczekiwaną wskazano *wzrost*.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że MPK Legnica nie prowadziło analiz związanych z czynnikami wpływającymi na liczbę pasażerów w danym roku. Spadek pasażerów w latach 2019-2020 były natomiast wynikiem okresu pandemii. Zastępca Prezydenta nie podała przyczyny braku zwymiarowania wartości bazowych i docelowych ww. wskaźników. Wyjaśniła natomiast, że sposoby wymiarowania wartości wskaźników w *Planie adaptacji Miasta Legnica do zmian klimatu do roku 2030* zostały przyjęte przez Zespół Ekspertów przy współudziale Zespołu Miejskiego. Proces przygotowania Planu Adaptacji przebiegał w systemie trójstronnej współpracy między Ministerstwem Środowiska, Miastem Legnica oraz Wykonawcą z ramienia Konsorcjum - Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowym Instytutem Badawczym, Oddział we Wrocławiu.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 1,2, 8, 10, 17-20], str. 28 [plik nr 5]; tom III, str. 110-112, 122-130, 164-167, 405)

W okresie objętym kontrolą łączne koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej w Legnicy, z wyjątkiem 2020 r., corocznie wzrastały i wyniosły łącznie 136 640,3 tys. zł. Koszty te w poszczególnych latach wynosiły: w 2018 r. – 23 710,7 tys. zł, w 2019 r. – 26 246,8 tys. zł, w 2020 r. – 25 552,9 tys. zł, w 2021 r. – 28 016,4 tys. zł, w 2022 r. – 33 113,5 tys. zł.

Wpływy ze sprzedaży usług komunikacyjnych⁹⁰ w latach 2018-2022 wyniosły łącznie 56 473,1 tys. zł, w tym m.in. ze sprzedaży biletów 46 277,9 tys. zł (82,0% wpływów ogółem) oraz w związku z obowiązywaniem porozumień międzygminnych 6 069,7 tys. zł (10,75%)⁹¹. W poszczególnych latach kształtowały się one następująco:

- w 2018 r. – 11 840,8 tys. zł, w tym ze sprzedaży biletów – 10 349,7 tys. zł (87,41% wpływów ogółem) oraz z tytułu porozumień międzygminnych – 494,0 tys. zł (4,17%);
- w 2019 r. – 11 155,5 tys. zł, w tym ze sprzedaży biletów – 9 339,6 tys. zł (83,7%) oraz z tytułu porozumień międzygminnych – 947,7 tys. zł (8,5%);

⁸⁵ Realizacja: 2018 r. – 6 515 382 pasażerów; 2019 r. – 5 023 913 pasażerów (spadek o 22,9% w stosunku do 2018 r.); 2020 r. – 3 391 313 pasażerów (spadek o 32,5% w stosunku do 2019 r.); 2021 r. – 4 783 812 pasażerów (wzrost o 41,1% w stosunku do 2020 r.); 2022 r. – 5 981 620 pasażerów (wzrost o 25,0% w stosunku do 2021 r.).

⁸⁶ Realizacja: 2018 r. – 29 autobusów; 2019 r. – 30 autobusów (wzrost o 3,4% w stosunku do 2018 r.); 2020 r. – 31 autobusów (wzrost o 3,3% w stosunku do 2019 r.); 2021 r. – 33 autobusy (wzrost o 6,5% w stosunku do 2020 r.); 2022 r. – 36 autobusów (wzrost o 9,1% w stosunku do 2021 r.).

⁸⁷ Realizacja (ilość odwołanych kursów): 2019 r. – 20 kursów; 2021 r. – 14 kursów (spadek o 30% w stosunku do 2019 r.); 2022 r. – jeden kurs (spadek o 92,9% w stosunku do 2021 r.).

⁸⁸ Realizacja: 2018 r. – siedem przystanków (co stanowiło 3,6% w ogólnej liczbie przystanków, z których korzystało MPK Legnica (194 przystanki)); 2023 r. – 12 przystanków (co stanowiło 6,2% w ogólnej liczbie przystanków, z których korzystało MPK Legnica (194 przystanki), wzrost o 71,4% w stosunku do 2018 r.).

⁸⁹ Realizacja: brak autobusów elektrycznych.

⁹⁰ Ponadto na wpływy składały się przychody z udostępniania przystanków (łącznie 1 287,6 tys. zł, tj. 2,3%) oraz pozostałe (2837,8 tys. zł, tj. 5,0%).

⁹¹ Na potrzeby prezentacji danych przyjęto, że przychody wynikające z zawartych porozumień stanowią wpływy, pomimo tego, że po ich otrzymaniu przez Gminę Legnica były one przekazywane do MPK Legnica w ramach dopłaty.

- w 2020 r. – 8116,6 tys. zł, w tym ze sprzedaży biletów – 6541,1 tys. zł (80,6%) oraz z tytułu porozumień międzygminnych – 1082,7 tys. zł (13,3%);
- w 2021 r. – 11 462,9 tys. zł, w tym ze sprzedaży biletów – 9113,3 tys. zł (79,5%) oraz z tytułu porozumień międzygminnych – 1490,1 tys. zł (13,0%);
- w 2022 r. – 13 897,3 tys. zł, w tym ze sprzedaży biletów – 10 934,2 tys. zł (78,7%) oraz z tytułu porozumień międzygminnych 2055,2 tys. zł (14,8%).

Wysokość dopłaty z budżetu Miasta w latach 2018-2022 wykazywała generalnie tendencję wzrostową i wyniosła łącznie 89 593,2 tys. zł (w tym: w 2018 r. – 12 800,5 tys. zł, w 2019 r. – 18 638,1 tys. zł, w 2020 r. – 18 061,7 tys. zł, w 2021 r. – 19 089,3 tys. zł oraz w 2022 r. – 21 003,6 tys. zł).

(akta kontroli: tom III, str. 108, 114, 118, 121)

Według *Formularzy do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego w latach 2015-2022 z komunikacji publicznej* korzystało łącznie 43 914,6 tys. osób (dane te dotyczą liczby pasażerów ogółem, tj. także przewozów w zakresie porozumień międzygminnych).

W przywołanym wyżej okresie występowały różnice w sprawozdawanej liczbie pasażerów korzystających w poszczególnym latach z tej formy transportu. Wartości te kształtowały się następująco: w 2015 r. – 5 939,1 tys. pasażerów; w 2016 r. – 6 075,5 tys. pasażerów (wzrost o 2,3% w porównaniu do 2015 r.); w 2017 r. – 6 197,9 tys. pasażerów (wzrost o 2,0% w porównaniu do 2016 r.); w 2018 r. – 6 515,4 tys. pasażerów (wzrost o 5,1% w porównaniu do 2017 r.); w 2019 r. – 5 029,9 tys. pasażerów (spadek o 22,8% w porównaniu do 2018 r.); w 2020 r. – 3 391,3 tys. pasażerów (spadek o 32,6% w porównaniu do 2019 r.); w 2021 r. – 4 783,8 tys. pasażerów (wzrost o 41,1% w porównaniu do 2020 r.); w 2022 r. – 5 981,6 tys. pasażerów (wzrost o 25,0% w porównaniu do 2021 r.). Ponadto liczba pasażerów w 2022 r. była wyższa o 0,7% w porównaniu do 2015 r. oraz niższa o 8,2% w porównaniu do 2018 r.

Zastępca Prezydenta, w odniesieniu do występujących różnic liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej wyjaśnił, że:

- a) spadek liczby pasażerów w 2019 r. (5 029,9 tys.) w porównaniu do 2018 r. (6 515,4 tys.) wynikał z podjęcia uchwały Nr IV/57/19 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 stycznia 2019 r.⁹², na mocy której zostali do bezpłatnych przejazdów uprawnieni uczniowie legnickich szkół oraz legnickich specjalistycznych placówek opiekuńczo-wychowawczych. Konsekwencją wprowadzenia bezpłatnej komunikacji był spadek sprzedaży biletów (jednoprzejazdowych oraz okresowych), które były podstawą do wyliczenia liczby przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym;
- b) na spadek liczby pasażerów w latach 2020-2021 (w których liczba pasażerów wynosiła odpowiednio: 3 391,3 tys. oraz 4 783,8 tys.) w porównaniu do lat 2015-2019 (w których liczba pasażerów wynosiła odpowiednio: 5 939,1 tys., 6 075,5 tys., 6 197,9 tys. oraz 6 515,4 tys.) wpływ miała pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia wprowadzone w komunikacji miejskiej (w tym limity liczby pasażerów), które obowiązywały od 25 maja 2020 r. do 14 grudnia 2021 r. Zastępca Prezydenta wyjaśnił również, że na zmniejszenie liczby pasażerów w czasie pandemii w środkach transportu publicznego miało wpływ m.in. zmniejszenie potencjalnych miejsc podróży (w tym w związku z wprowadzeniem

⁹² Zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej świadczone przez MPK Legnica.

pracy zdalnej), a także obawa przed powrotem do masowych środków transportu, nawet po poluzowaniu obostrzeń;

- c) spadek liczby pasażerów w 2022 r. (5 981,6 tys.) w porównaniu do lat 2016-2018 (w których liczba pasażerów wynosiła odpowiednio: 6 075,5 tys., 6 197,9 tys. oraz 6 515,4 tys.) wynikał ze zmiany preferencji pasażerów komunikacji miejskiej i wzrostu zainteresowania zakupem biletów wielokrotnego przejazdu. W 2016 r. udział pasażerów obliczony na podstawie zakupu biletów jednorazowych stanowił 60,88% ogółu przewiezionych pasażerów, w 2017 r. – 60,12%, w 2018 r. – 57,22%, a w 2022 r. stanowili oni 42,59%. Analogicznie nastąpił wzrost udziału pasażerów obliczony na podstawie sprzedanych biletów wielokrotnego przejazdu. Zastępca Prezydenta wyjaśnił ponadto, że metoda liczenia pasażerów wynikająca z załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji⁹³, a także zmiana preferencji pasażerów miały decydujący wpływ na kształt prezentowanych danych określających liczbę przewożonych pasażerów;
- d) wzrost liczby pasażerów w 2022 r. (5 981,6 tys.) w porównaniu do 2019 r. (5 029,9 tys.) mógł wynikać z ogólnej sytuacji politycznej i gospodarczej, tj. wojna na Ukrainie spowodowała napływ uchodźców, którzy osiedlając się zaczęli korzystać z komunikacji miejskiej, a rosnące ceny paliw wpłynęły na zmianę zachowania mieszkańców i wybór publicznego środka transportu.

W odniesieniu do powyższych danych i wyjaśnień NIK wskazuje, że w okresie objętym kontrolą, niezależnie od epidemii COVID-19, istotnie na prezentowane dane na temat liczby pasażerów komunikacji wpłynęła metodyka wykazywania danych statystycznych w formularzach do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego. Przykładowo, jeden sprzedany bilet miesięczny równy był przewozowi 44 pasażerów, co istotnie wpływało na te wartości w przypadku zmian w okresie objętym kontrolą grup objętych uprawnieniem do bezpłatnych przejazdów (np. nadanie w 2019 r., a następnie zniesienie w 2020 r. bezpłatnych przejazdów dla uczniów legnickich szkół, dzieci w wieku od czterech do siedmiu lat oraz osób w wieku od 65. do 70. roku życia). Powyższe według NIK wpływa na ograniczoną możliwość porównania tych danych, a także określenie trendu w kształtowaniu się tych wartości.

(akta kontroli: tom I, str. 13, 60; tom II, str. 28-142, 167, 182-183)

W przypadku podróży nie pieszych, według danych zaprezentowanych w planach transportowych, podział zadań przewozowych kształtował się następująco:

- *Plan transportowy* z 2014 r. (dane z 2012 r.⁹⁴): [1] transport indywidualny (samochód osobowy) – 70,0%; [2] komunikacja miejska – 29,3%; [3] transport indywidualny (rower) – 0,7%;
- *Plan transportowy* z 2017 r. (dane z 2016 r.⁹⁵): [1] transport indywidualny (samochód osobowy) – 73,3%; [2] komunikacja miejska – 25,9%; [3] transport indywidualny (rower) – 0,8%;
- *Plan transportowy* z 2020 r. (dane z 2017 r.⁹⁶): [1] transport indywidualny (samochód osobowy) – 58,4%; [2] komunikacja miejska – 33,9%; [3] transport indywidualny (rower) – 7,7%.

⁹³ Dz. U. poz. 2382.

⁹⁴ Badanie wielkości potoków pasażerskich w listopadzie 2012 r.

⁹⁵ Badanie wielkości potoków pasażerskich w kwietniu 2016 r.

⁹⁶ Na podstawie danych z Inteligentnego Systemu Transportu (ITS) z 2017 r.

W odniesieniu do braku dysponowania danymi na temat podróży pieszych w udziale podróży ogółem, Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że: *w ramach realizowanych zadań i przygotowywanych opracowań w tym Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie zlecano zadania w celu pozyskania danych o udziale pieszych w podróżach na terenie miasta. Badanie takie wymagałoby udziału w punktach pomiarowych obserwatorów, co w okresie trwania pandemii w latach 2020-2022 i wprowadzonych restrykcji byłoby bardzo utrudnione.* Zastępca Prezydenta wskazała ponadto na prowadzenie m.in. badań dotyczących natężenia ruchu drogowego.

Ponadto Zastępca Prezydenta wyjaśniając dlaczego w *Planie transportowym* z 2020 r. określono, że powinno się dążyć do podziału zadań przewozowych w proporcji: 33% transport publiczny oraz 67% transport indywidualny (w wyłączeniu podróży rowerem), w sytuacji gdy wyższy poziom wynikał z uprzednio przeprowadzonych badań, wskazała m.in., że aktualizacja planu realizowana była w trakcie pandemii COVID-19, w związku z czym: *Prognozując trwałe obniżenia wartości popytu na legnicką komunikację miejską, nie mogąc jednoznacznie określić scenariuszy przezwyciężenia pandemii w 2020 r., przyjęto za cel udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych na poziomie 33%, czyli mniejszym aniżeli w 2017 r., aczkolwiek mimo wszystko ambitnym w kontekście skokowego spadku popytu w 2020 r.*

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3, 4, 7], 13, 60; tom III, str. 112, 167-170)

Długość linii komunikacyjnych w Legnicy w latach 2015-2022 wykazywała generalnie tendencję wzrostową i uległa zwiększeniu z 205,7 km w 2015 r. do 265,3 km w 2022 r. (wzrost o 59,6 km, tj. 29,0%)⁹⁷.

W latach 2015-2022 pojazdy komunikacji publicznej zrealizowały łącznie 26 464,7 tys. wozokilometrów⁹⁸. Liczba wzków zrealizowanych w poszczególnych latach przywołanego okresu nie wykazywała istotnych różnic i kształtowała się następująco: w 2015 r. – 3 303,8 tys. wzków; w 2016 r. – 3 357,0 tys. wzków (wzrost o 1,6% w porównaniu do 2015 r.); w 2017 r. – 3 298,9 tys. wzków (spadek o 1,7% w porównaniu do 2016 r.); w 2018 r. – 3 396,6 tys. wzków (wzrost o 3,0% w porównaniu do 2017 r.); w 2019 r. – 3 367,8 tys. wzków (spadek o 0,8% w porównaniu do 2018 r.); w 2020 r. – 3 198,1 tys. wzków (spadek o 5,0% w porównaniu do 2019 r.); w 2021 r. – 3 253,3 tys. wzków (wzrost o 1,7% w porównaniu do 2020 r.); w 2022 r. – 3 289,3 tys. wzków (wzrost o 1,1% w porównaniu do 2021 r.). Ponadto liczba wzków w 2022 r. była niższa o 0,4% w porównaniu do 2015 r. oraz niższa o 2,3% w porównaniu do 2019 r.

Zastępca Prezydenta odnosząc się do tego, że liczba zrealizowanych wozokilometrów corocznie w latach 2020-2022 była niższa w porównaniu do 2019 r. (w sytuacji m.in., gdy zwiększeniu uległa długość linii), wyjaśnił, że wynikało to z następujących czynników: [1] wprowadzenia w związku z pandemią wakacyjnego rozkładu jazdy w okresie od 16 marca 2020 r. do 30 czerwca 2020 r. oraz od 26 października 2020 r. do 25 czerwca 2021 r.; [2] likwidacji, na wniosek gminy Kunice, kursów linii nr 1 i 23 od 1 stycznia 2022 r.; [3] likwidacji, na wniosek gminy Kunice i Miłkowice, kursu linii nr 8 od 1 stycznia 2022 r. oraz kursów linii nr 27, na wniosek gminy Miłkowice, od 1 lipca 2022 r. Zastępca Prezydenta wskazał ponadto, że zwiększenie długości linii spowodowane było uruchomieniem od 1 lutego 2022 r. linii nr 9 (gmina Legnickie Pole) oraz zmianą przebiegu trasy linii

⁹⁷ W poszczególnych latach długość ta kształtowała się następująco: w 2015 r. – 205,7 km, w 2016 r. – 210,6 km, w 2017 r. – 227,5 km, w 2018 r. – 225,1 km, w 2019 r. i 2020 r. – po 242,9 km, w 2021 r. – 244,2 km oraz w 2022 r. – 265,3 km.

⁹⁸ Dalej także: wzków.

nr 8 od 1 stycznia 2021 r. (do obsługi włączono miejscowość Rzeszotary w gminie Miłkowice).

Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że kontrole punktualności przeprowadzane są na pętach bądź też innych przystankach autobusowych oraz w autobusach przez pracowników Wydziału Infrastruktury Komunalnej Urzędu.

(akta kontroli: tom I, str. 13, 60-64; tom II, str. 29-142, 167, 181)

W okresie objętym kontrolą operatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich było MPK Legnica. Przeprowadzone kontrole punktualności wykazały, że z opóźnieniem powyżej trzech minut zrealizowano: w 2019 r. – 63 718 z 296 200 kursów, tj. 21,5%; w 2020 r. – 42 814 z 275 932 kursów, tj. 15,5%; w 2021 r. – 47 805 z 277 689 kursów, tj. 17,2%; w 2022 r. – 63 162 z 281 295 kursów, tj. 22,5%; w 2023 r. – 38 881 z 141 770 kursów, tj. 27,4%.

Zastępca Prezydenta odnosząc się do postanowień planów transportowych, wskazujących na coroczne określanie wskaźników punktualności, wyjaśnił m.in., że: *Kontrole jak wskazano powyżej były przeprowadzane przez organizatora częściej niż raz do roku. W Legnicy w okresie objętym kontrolą NIK realizowane były i są obecnie liczne zadania związane z przebudową głównego układu komunikacyjnego. Inwestycje te mogą wpływać na pogorszenie punktualności i nie ma możliwości ich uwzględnienia w planowanych rozkładach jazdy linii komunikacyjnych.* Zastępca Prezydenta dodał również, że na natężenie ruchu pojazdów wpływają także wypadki komunikacyjne na autostradzie A4, powodujące skierowanie pojazdów do miasta.

Odnosząc się do przyczyn opóźnień Dyrektor Wydziału Infrastruktury Komunalnej Urzędu wskazała m.in. na utrudnienia spowodowane dużym natężeniem ruchu w godzinach szczytów przewozowych, objazdy spowodowane wypadkami komunikacyjnymi, niewydolny układ komunikacyjny na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, remonty infrastruktury. Wskazała ponadto, że do działań zapobiegawczych należało wprowadzanie zmian w rozkładach jazdy, udział w spotkaniach zespołu ds. priorytetów w Ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Legnicy, wykorzystywanie rezerwowego taboru celem zabezpieczenia punktualności objazdów kursów.

W okresie objętym kontrolą nie były nakładane kary pieniężne na MPK Legnica. Ustanowiony w umowie katalog kar umownych przewidywał m.in. uprawnienie Organizatora do nałożenia kary z tytułu niewykonania kursu, niepunktualnego wykonania kursu przed czasem, niepunktualnego wykonania kursu z opóźnieniem. Przy czym w postanowieniach umownych wyłączono nakładanie kar umownych w sytuacji niezależnych od przewoźnika (zator na drodze), jak również w przypadku niepunktualnego wykonania kursu spowodowanego m.in. działaniem sił przyrody, awarią urządzeń infrastruktury miejskiej.

Ponadto stosownie do postanowień umowy w terminie do 15. dnia następnego miesiąca operator zobowiązany był do przekazania sprawozdania z realizacji przewozów za miesiąc poprzedni, obejmujących w szczególności zestawienie kursów niezrealizowanych. Analiza czterech objętych losowych zestawień⁹⁹ wykazała, że jako przyczyny niezrealizowania kursów wskazywano m.in. kolizje autobusów, awarie, zablokowanie jezdni w wyniku wypadku, znaczne natężenie ruchu spowodowane wypadkiem na autostradzie A4.

(akta kontroli: tom I, str. 13; tom III, str. 1-2, 6, 8-57, 108-109, 131, 171-264)

⁹⁹ Za: [1] lipiec 2020 r.; [2] październik 2021 r.; [3] maj 2022 r.; [4] luty 2023 r. Weryfikacja realizacji obowiązku w tym zakresie była również przedmiotem kontroli NIK o nr P/19/108 – „Funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego w miastach na prawach powiatu województwa dolnośląskiego”.

Rozkłady jazdy stanowiły załączniki do umowy nr IX.15.2018X o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (ze zm.)¹⁰⁰, a w zbadanym zakresie wprowadzenie zmian rozkładu jazdy wiązało się z zawarciem aneksów do Umowy.

Analizą kontrolną objęto łącznie 25 zmian rozkładów jazdy dla sześciu linii (o numerach: 3, 5, 15, 16, 26 i 28). Stwierdzono, że dzienna liczba kursów generalnie utrzymywana była na zbliżonym poziomie¹⁰¹ lub wzrastała¹⁰². Niemniej w przypadku:

- linii nr 5 – w wyniku zmiany rozkładu jazdy wprowadzonej w marcu 2020 r. zmniejszeniu uległa liczba realizowanych kursów w dni robocze szkolne (w przypadku poszczególnych kierunków z 61 do 48 i z 61 do 49),
- linii nr 16 – w wyniku zmiany rozkładu jazdy wprowadzonej w maju 2018 r. zmniejszeniu uległa liczba kursów realizowanych w dniu robocze szkolne – z 18 do 11 i z ośmiu do pięciu, robocze wakacyjne – z 14 do 11, soboty – z 22 do 17 oraz 20 do 12, a także zaprzestano realizacji kursów w niedziele i święta (przed zmianą 16 i 13 kursów).

Zastępca Prezydenta w odniesieniu do zmniejszenia częstotliwości kursowania linii nr 5 wyjaśniła m.in., że w celu zmniejszenia wielkości pracy eksploatacyjnej założono, że w dni robocze szkolne w godz. od 8 do 13 i od 16 do 18, zmniejszona zostanie jej częstotliwość kursowania z 15 do 30 minut, co wpłynie w konsekwencji na obniżenie kosztów. Natomiast w odniesieniu do linii nr 16 wyjaśniła m.in., że w związku z rozpoczęciem funkcjonowania linii nr 6 w niedziele, kursowanie linii 16 w niedziele zostało od 1 maja 2018 r. wstrzymane (aneksem nr 2 do Umowy, który wprowadzał nowe rozkłady jazdy 1 maja 2018 r. uwzględniono wyżej wymienione zmiany), a łączna częstotliwość kursowania autobusów między osiedlem Piekary a Starym Miastem przez al. Piłsudskiego w niedziele pozostaje na niezmiennym poziomie, gdyż pasażerowie z ul. Asnyka i ul. Złotoryjskiej mają do dyspozycji dodatkowe autobusy regularnie funkcjonującej linii 23.

(akta kontroli: tom I, str. 408-409; tom II, str. 165, 169-171; tom III, str. 265-275, 280-285, 293-296)

Analizy w zakresie zaspokojenia potrzeb przewozowych

W odniesieniu do prowadzenia analiz w zakresie realizacji zaspokojenia potrzeb przewozowych wynikających z wykonania przewozów na podstawie Umowy, Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że dokumenty o strategicznym charakterze związane z funkcjonowaniem w Legnicy publicznego transportu przed ich zatwierdzeniem poddawane były konsultacjom społecznym. Zastępca Prezydenta wskazała ponadto m.in., że uwzględnienie potrzeb mieszkańców następowało poprzez optymalizację, tworzenie lub modernizację linii komunikacyjnych.

(akta kontroli: tom I, str. 57-60)

Ocena i kontrola realizacji usługi przez operatora

W zawartej Umowie jako podstawowe obowiązki MPK Legnica wskazano m.in.: [1] wykonywanie przewozów na warunkach określonych w niniejszej Umowie, w tym w szczególności zachowanie parametrów technicznych, jakościowych i ilościowych określających sposób świadczenia przewozów oraz powszechnie obowiązujących norm i przepisów (pkt 3.1 ppkt 1); [2] utrzymywanie w należyłym stanie technicznym posiadanego majątku niezbędnego do wykonywania przewozów (pkt 3.1 ppkt 11);

¹⁰⁰ Umowa zawarta 2 stycznia 2018 r. z MPK Legnica, dalej: Umowa.

¹⁰¹ Np. dla linii nr 5 w dni robocze wakacyjne po 48 kursów (dla obydwu kierunków), np. dla linii nr 15 w dni robocze szkolne 63, 68, 68, 68 i 67 kursów (dla kierunku Złotoryjska/Huta Miedzi – Iwaszkowicza).

¹⁰² Np. dla linii nr 26 w dni robocze szkolne, wzrost z trzech do sześciu kursów (kierunek Domejki/MPK – LSSE Legnickie Pole).

[3] podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu wykonywania usług w zakresie ekologii oraz przystosowania taboru do przewozu osób niepełnosprawnych (pkt 3.1 ppkt 28). W Umowie postanowiono, że została ona zawarta na okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2027 r.

Natomiast do podstawowych obowiązków Organizatora zaliczono m.in. monitoring i kontrolę świadczonych przewozów na zasadach ustalonych w umowie (pkt. 3.2 ppkt 7), a zasady wykonywania tych czynności zostały określone w załączniku nr 13 *Zasady przeprowadzania kontroli Operatora przez Organizatora w zakresie świadczonych usług przewozowych* w zw. z pkt 9 Umowy (Monitoring i Kontrola Realizacji Przewozów).

W zasadach tych wyodrębniono dwa rodzaje kontroli, tj.: [1] punktualności; oraz [2] szczegółowe przeprowadzane w pojazdach przed rozpoczęciem obsługi linii, obejmujące sprawdzenie: a) stanu technicznego urządzeń autobusów, w tym oświetlenia, ogrzewania, monitoringu, sprawności kas fiskalnych, kasowników, tablic kierunkowych; b) oznakowania autobusu; c) czystości autobusu; d) ubioru kierowców (ppkt 3 Zasad).

W pkt 5 Zasad wskazano ponadto, że kontroli jakości taboru i jego wyposażenia dokonuje się w oparciu o parametry techniczno-użytkowe określone w załączniku nr 5 do Umowy. W załączniku nr 5 *Standardy jakości świadczenia przewozów* określone zostały m.in. typy taboru autobusowego¹⁰³ przeznaczonego do obsługi poszczególnych linii oraz wymagane wyposażenie autobusów¹⁰⁴ mające wpływ na bezpieczeństwo i komfort podróży¹⁰⁵. Ponadto wprowadzono obowiązek sporządzenia protokołu z przeprowadzonych kontroli i pomiarów (pkt 10 Zasad).

W okresie objętym kontrolą sporządzono 27 protokołów z kontroli realizacji umowy przeprowadzonych przez pracowników Urzędu. W wyniku tych kontroli nie stwierdzano niewłaściwego stanu technicznego urządzeń, oznakowania pojazdu, ubioru kierowcy. W wyniku dwóch kontroli wydano zalecenia usunięcia zanieczyszczeń pojazdu¹⁰⁶ oraz usunięcia oznakowania o obowiązku zasłaniania ust i nosa. Z przedłożonych protokołów nie wynikało, aby objęte przez pracowników Urzędu weryfikacją odjazdy z przystanków realizowane były z odstępstwem od umowy w zakresie punktualności¹⁰⁷ (tj. wcześniej niż jedna minuta lub nie później niż trzy minuty w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy).

Natomiast z przedłożonych wydruków z systemu informatycznego¹⁰⁸ dla 25 kursów wynikało, że w przypadku ośmiu kursów godziny odjazdów z niektórych przystanków wskazywały na wystąpienie potencjalnych odstępstw od rozkładu jazdy (odjazd wcześniej niż jedna minuta lub później niż trzy minuty w porównaniu do rozkładu jazdy).

Zastępca Prezydenta wyjaśniła m.in., że w dacie przeprowadzania kontroli autobusu i odjazdu z konkretnego przystanku, pracownik Urzędu razem z przedstawicielem MPK Legnica dokonują weryfikacji odczytu na dany dzień z odczytem z aplikacji, natomiast nie pobierano papierowej wersji odczytu z aplikacji. Ponadto Zastępca Prezydenta wyjaśniła m.in., że w oparciu o sprawozdania miesięczne dotyczące niewykonanych kursów (opóźnień) wszystkie odstępstwa były weryfikowane co do

¹⁰³ Tj, mini, midi, maxi oraz mega.

¹⁰⁴ W podziale na trzy kategorie pojazdów: [1] pojazd fabrycznie nowy wprowadzony od 2018 r.; [2] pojazd używany wprowadzony od 2018 r.; [3] pozostałe pojazdy.

¹⁰⁵ Np. rampa dla wózków, klimatyzacja w części pasażerskiej, elektroniczne tablice wewnętrzne, głosowe zapowiedzi przystanków.

¹⁰⁶ Kontrola przeprowadzona 17 listopada 2021 r.

¹⁰⁷ Na weryfikację punktualności odjazdu z przystanku wskazano w 25 z 27 protokołów kontroli (po jednym odjeździe z przystanku w przypadku każdego z protokołów).

¹⁰⁸ Wydruki z 13 lipca 2023 r.

przyczyny opóźnień, a ponadto kary umowne nie są naliczane w przypadku niezależnych od operatora okoliczności.

W odniesieniu do powyższych wyjaśnień NIK wskazuje, że dokumentacja kontroli (protokoły) nie zawierała odniesienia do realizacji tych czynności, w tym ich wyników, czy też określenia odjazdów, które potencjalnie mogły zostać zrealizowane niepunktualnie.

Ponadto zgodnie z pkt 8.1.6 umowy z MPK Legnica – *Organizator ustali wykaz i zakres dodatkowych informacji, danych i dokumentów oraz okresów ich sporządzania i przekazywania Organizatorowi, które to dane, informacje i dokumenty służą Organizatorowi do kontroli prawidłowości realizacji przedmiotu umowy oraz jej rozliczania.* Sekretarz Miasta wyjaśnił, że nie ustalano dodatkowych wykazów i dodatkowych informacji z wyjątkiem tych, które zostały określone w umowie.

(akta kontroli: tom I, str. 13, 61; tom II, str. 253-263; tom III, str. 1-2, 6-57, 171-176, 193, 199, 211, 217)

Skala prowadzonych przewozów na rzecz gmin sąsiednich i udział kolei w transporcie

Skala przewozów (wyrażona w wzkm) prowadzonych na rzecz innych gmin, z którymi Miasto zawarło porozumienia uległa w latach 2015-2022 ponad dwukrotnemu zwiększeniu (wzrost o 115,0%) i wynosiła w poszczególnych latach: w 2015 r. – 111,5 tys. wzkm; w 2016 r. – 111,8 tys. wzkm; w 2017 r. – 111,4 tys. wzkm; w 2018 r. – 113,6 tys. wzkm; w 2019 r. – 157,2 tys. wzkm; w 2020 r. – 191,7 tys. wzkm; w 2021 r. – 198,8 tys. wzkm; w 2022 r. – 239,9 tys. wzkm.

MPK Legnica zawarła 23 czerwca 2015 r. na czas nieokreślonym z KD umowę nr KD/DB/BU/153/2015 w sprawie zasad wprowadzania na obszarze Gminy Legnica oraz gmin, które podpisały z Gminą Legnica porozumienie międzygminne *Biletu zintegrowanego Legnica*. Podpisanie przywołanej umowy poprzedzone zostało zawarciem 6 maja 2015 r. trójstronnego (MPK Legnica, KD, Miasto) porozumienia w przedmiocie podejmowania działań ukierunkowanych na wprowadzenie *Biletu zintegrowanego Legnica*.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że w związku z zawartymi porozumieniami monitorowana była informacja na temat sprzedanych biletów.

W latach 2018-2022 liczba biletów okresowych sprzedanych przez KD i rozliczone z MPK Legnica proporcjonalnie do okresu wykorzystania biletów wynosiła: w 2018 r. – 2495,91¹⁰⁹; w 2019 r. – 2337,55; w 2020 r. – 988,43; w 2021 r. – 1197,47; w 2022 r. – 2059,20.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła ponadto, że Miasto nie prowadziło analiz udziału w transporcie publicznym przewozów kolejowych, a ponadto, że Miasto nie jest organizatorem przewozów kolejowych.

(akta kontroli: tom I, str. 64, 100-101, 106; tom II, str. 2-27, 29-142)

W Legnicy nie funkcjonowały parkingi P&R, jak również w okresie objętym kontrolą nie realizowano inwestycji polegających na budowie takiej infrastruktury.

Kierunek działań obejmujący tworzenie, jak i funkcjonowanie takiej infrastruktury, wynikał m.in. z *Planu transportowego*¹¹⁰ oraz *Studium uwarunkowań*¹¹¹ oraz *Planu zagospodarowania województwa dolnośląskiego*¹¹².

W odniesieniu do powyższego Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że: *w wykazie przedsięwzięć gminy Legnica planowana jest realizacja zadania pn. Budowa*

¹⁰⁹ Kontrola przeprowadzona 12 kwietnia 2022 r.

¹¹⁰ Załącznik do uchwały, pkt. 12.6.

¹¹¹ Załącznik do uchwały, pkt 2.4 ppkt 2.

¹¹² C.4 Elementy struktury przestrzennej. Na fakt ten wskazano także w pkt. 5.1.3 *Planu transportowego*.

multimodalnego Centrum Przesiadkowego w rejonie Dworca Kolejowego wraz z modernizacją i rozbudową układu transportu publicznego o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym, skutkujące ograniczeniem indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrum miasta. Zastępca Prezydenta wyjaśnił ponadto, że teren, na którym przewidywana jest realizacja inwestycji nie jest własnością Gminy Legnica, co skutkuje koniecznością uwzględnienia kosztów wykupu nieruchomości, a ze względu na aktualnie realizowane przedsięwzięcia inwestycyjne, realizacja tego zadania będzie możliwa po uzyskaniu dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

(akta kontroli: tom I, str. 12, 51, 28-30)

W okresie objętym kontrolą przyjęte zostały następujące uchwały Rady Miejskiej Legnicy w przedmiocie dotyczącym ustalenia opłat za przejazdy komunikacją miejską:

- uchwała Nr XXII/216/12 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 25 czerwca 2012 r. *w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej świadczone przez MPK Legnica (dla wskazanej uchwały sporządzony został tekst jednolity – obwieszczenie Rady Miejskiej Legnicy z dnia 24 października 2016 r.);*
- uchwała Nr IV/57/19 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 stycznia 2019 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej świadczone przez MPK Legnica – na mocy której m.in.: [1] zmieniono wiek dzieci z czterech do siedmiu lat uprawnionych do bezpłatnych przejazdów; [2] zmieniono z 70 r. życia do 65 r. życia wiek uprawniający do bezpłatnych przejazdów; [3] wprowadzono bezpłatne przejazdy dla uczniów legnickich szkół oraz legnickich specjalistycznych placówek opiekuńczo-wychowawczych. Ponadto, dla osób okazujących dowód rejestracyjny pojazdu, wprowadzono możliwość skorzystania z bezpłatnych przejazdów w przypadku występowania złej jakości powietrza¹¹³. W uzasadnieniu do projektu tej uchwały wskazano m.in., że proponowane rozwiązania miały na celu popularyzację komunikacji miejskiej, a także ograniczenie liczby samochodów i poprawę jakości powietrza.*

Według stanu na 31 grudnia 2018 r. liczba: [1] dzieci w wieku od czterech do siedmiu lat – wynosiła 4445; [2] osób w wieku od 65 do 70 lat – wynosiła 10 298. Natomiast według stanu na 30 września 2018 r. liczba uczniów legnickich szkół oraz specjalistycznych placówek szkolno-wychowawczych – wynosiła 18 201.

Inicjatorami zmian w powyższym zakresie byli niektórzy z radnych miejskich.

W MPK Legnica sporządzono kalkulację szacunkowych rocznych kosztów wprowadzenia bezpłatnych przejazdów, które wyliczono na kwotę 2 489,0 tys. zł (w tym: 2 080,2 tys. zł – utraconych przychodów z biletów, 83,0 tys. zł – tytułem zrekompensowania utraconego dodatku za sprzedaż biletów, 325,8 tys. zł – dodatkowy koszt zużycia paliwa autobusów w związku z większym obciążeniem). W dokumencie odniesiono się również do skutków wprowadzenia bezpłatnych przejazdów (np. spadku przychodów zewnętrznych punktów sprzedaży biletów skutkujących mniejszymi wpływami podatku do Miasta, zwiększenia wypełnienia autobusów pasażerami, rosnących kosztów przy malejących wpływach mogących spowodować spadek jakości usług, w tym ograniczeniem w kursowaniu autobusów);

¹¹³ Osoby okazujące dowód rejestracyjny samochodu osobowego zarejestrowanego na terenie Miasta wraz z osobami jej towarzyszącymi - łącznie w liczbie zgodnej z wpisem określającym liczbę miejsc siedzących w samochodzie, w okresie następnej doby, poczynając od godz. 24.00 dnia, w którym doszło do przekroczenia na terenie Miasta poziomu stężeń zanieczyszczeń pyłowych PM10 powyżej 200 mikrogramów/m³ - liczonej jako wynik uśredniony z stacji pomiarowej zlokalizowanej na terenie Miasta, według stanu z godziny 16, tj. II stopnia zagrożenia (kod pomarańczowy) oraz III stopnia zagrożenia (kod czerwony).

- uchwała Nr VIII/126/19 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 30 maja 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej świadczone przez MPK Legnica. Na mocy tej uchwały m.in. wprowadzono bezpłatne przejazdy dla uczniów legnickich szkół oraz dzieci od czwartego roku życia do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej poza granicami Miasta, tj. na terenie gmin, z którymi Miasto posiada porozumienia w sprawie przejęcia zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego;
- uchwała Nr XXI/282/20 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 27 lipca 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej świadczone przez MPK Legnica. Na mocy tej uchwały zmodyfikowano (obniżono) ilość oddanej krwi uprawniających honorowych dawców krwi do bezpłatnych przejazdów. W uzasadnieniu tej uchwały wskazano, że liczba osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów wzrośnie maksymalnie o 693 osoby. Inicjatorem uchwały był jeden z radnych miejskich;
- uchwała Nr XXII/303/20 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 września 2020 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe oraz uprawnień do przejazdów ulgowych środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Legnica. Na mocy tej uchwały podwyższono stawki za przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego, a także przywrócono odpłatność¹¹⁴ za przejazdy dla uczniów legnickich szkół, dzieci w wieku od czterech lat (do rozpoczęcia nauki w szkole) oraz osób w wieku od 65 do 70 lat. W uzasadnieniu dla projektu tej uchwały wskazano m.in., że: *Ceny biletów od 2012 r. są utrzymane, natomiast w okresie obowiązywania uchwały zostały wprowadzone przez Radę Miejską Legnicy uprawnienia poszerzające krąg podmiotów uprawnionych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów komunikacją miejską. Rozszerzenie w roku ubiegłym grup osób korzystających z bezpłatnych przejazdów, zgodnie z uzasadnieniem wnioskujących radnych, miało stanowić wsparcie działań na rzecz zwiększenia efektywności transportu w ujęciu proekologicznym, w szczególności wpłynąć korzystnie na kształtowanie się proporcji między transportem zbiorowym i indywidualnym. Po roku obowiązywania wprowadzonych zmian (...) dokonano analizy w zakresie ich wpływu na przepustowość ruchu w mieście (...). z analizy natężenia ruchu pojazdów na najbardziej obciążonym w mieście Legnica ciągu od Pl. Wilsona do Piłsudskiego – Żołnierzy II Armii Wojska Polskiego w latach 2017, 2018, 2019, dokonanej za pomocą narzędzi ITS wynika, że wprowadzone w marcu 2019 r. zmiany w taryfie nie przyniosły zamierzonego efektu w postaci zmniejszenia natężenia ruchu pojazdów, a przeprowadzone badania wskazują nawet na niewielki wzrost liczby pojazdów na badanym odcinku drogi w 2019 roku. Ponadto w uzasadnieniu wskazano również, że wprowadzenie bezpłatnych przejazdów wpłynęło na konieczność zwiększenia rocznej rekompensaty dla operatora, a także zaakcentowano negatywny wpływ sytuacji epidemiologicznej na poziom wpływu ze sprzedaży biletów. Stwierdzono, że w zamian bezpłatnych przejazdów zaproponowane atrakcyjne rozwiązanie, tj. *Bilet legnickiego ucznia* oraz *Bilet dla seniora*, a także utrzymanie w dotychczasowej cenie biletu okresowego imiennego (obowiązującego na wszystkie linie w strefie I).*

W prowadzonej w Urzędzie korespondencji¹¹⁵ związanej z procedowaniem projektu uchwały wskazano m.in. na spadek za 2019 r. przychodów ze sprzedaży biletów

¹¹⁴ Uprawnienia do korzystania z przejazdów ulgowych.

¹¹⁵ Pismo z 29 lipca 2020 r. (IK.7243.38.2020.IV) Dyrektora Wydziału Infrastruktury Komunalnej Urzędu do Prezydenta.

w kwocie 2175,8 tys. zł w stosunku do planowanych, a także spadek w I półroczu 2020 r. tych przychodów o kwotę 2015,0 tys. zł w porównaniu do 2019 r., w tym w związku z pandemią COVID-19. Ponadto w korespondencji tej wskazano także, że: *Biorąc pod uwagę wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej (...) przedstawiony projekt uchwały ma na celu zmniejszenie udziału finansowania komunikacji miejskiej z budżetu miasta i zwiększenie partycypacji użytkowników w kosztach utrzymania komunikacji*¹¹⁶.

W wyniku podjęcia uchwały podwyższono także ceny biletów uprawniających do jednorazowych przejazdów komunikacją publiczną¹¹⁷;

- uchwała Nr XLVIII/551/22 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 31 października 2022 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe oraz uprawnień do przejazdów ulgowych środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Legnica*. Na podstawie uchwały podwyższono stawki opłat za przejazdy komunikacją miejską¹¹⁸.

W uzasadnieniu do projektu uchwały wskazano m.in., że ma ona na celu zmniejszenie poziomu finansowania komunikacji miejskiej z budżetu Miasta i zwiększenie partycypacji użytkowników w kosztach jej funkcjonowania. W projekcie zaakcentowano wzrost kosztów prowadzenia takiej działalności (m.in. pracy, energii, paliwa, części zamiennych), a także inflacji, a także stwierdzono, iż zwiększone przychody mają umożliwić wykonywanie przewozów w komunikacji miejskiej na niepogorszym poziomie dostępności oraz częstotliwości kursowania autobusów;

- uchwała Nr XLIX/565/22 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 28 listopada 2022 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe oraz uprawnień do przejazdów ulgowych środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Legnica*. Na mocy uchwały nadano uprawnienie do bezpłatnych przejazdów weteranom oraz weteranom poszkodowanym¹¹⁹;
- uchwała Nr LVI/634/23 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 29 maja 2023 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe oraz uprawnień do przejazdów ulgowych środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Legnica*. Postanowienia uchwały wprowadziła generalne uprawnienie do bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzież dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnej objętej kształceniem specjalnym¹²⁰.

¹¹⁶ W piśmie wskazano, że szacowany wzrost przychodów netto w ciągu 12 miesięcy w związku z wprowadzeniem nowej taryfy wyniesie ok. 3054,0 tys. zł. Przy czym w korespondencji tej wskazywano na zasadność wprowadzenia wyższych cen niektórych biletów (w tym jednorazowych), niż przyjęte uchwałą Rady Miejskiej Legnicy.

¹¹⁷ M.in. w I strefie opłat cenę biletu jednorazowego normalnego ustalono na 3,60 zł (poprzednio 3,00 zł), a cenę biletu jednorazowego ulgowego na 1,80 zł (poprzednio 1,50 zł).

¹¹⁸ M.in. w I strefie opłat cenę biletu jednorazowego normalnego ustalono na 4,20 zł (poprzednio 3,60 zł), cenę biletu jednorazowego ulgowego na 2,10 zł (poprzednio 1,80 zł), biletu imiennego normalnego okresowego trzydziestodniowego na wszystkie linie na 120,00 zł (poprzednio 100,00 zł), cenę trzydziestodniowego *Biletu legnickiego ucznia* na 45,00 zł (poprzednio 40,00 zł), cenę trzydziestodniowego *Biletu dla seniora* na 50,00 zł (poprzednio 40,00 zł), cenę znaczka miesięcznego normalnego *Biletu zintegrowanego Legnica* na 100,00 zł (poprzednio 80,00 zł). Ponadto w przypadku *Biletu legnickiego ucznia* przewidziano możliwość zakupu biletu na 90 dni w cenie 90,00 zł oraz 180 dni w cenie 180,00 zł (poprzednio 80,00 zł oraz 150,00 zł), analogicznie w przypadku *Biletu dla seniora* stawki opłat ustalone zostały odpowiednio w kwocie 100,00 zł oraz 190,00 zł (poprzednio 80,00 zł oraz 150,00 zł).

¹¹⁹ Posługujących się legitymacją potwierdzającą status weterana lub weterana poszkodowanego, określoną w art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami Państwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2205, ze zm.).

¹²⁰ Poprzednio bezpłatne przejazdy przysługiwały na trasie: miejsce zamieszkania lub miejsce pobytu do miejsca kształcenia i miejsca odbywania przygotowania przedszkolnego jak również do placówki opiekuńczo-wychowawczej, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej i z powrotem.

W odniesieniu do faktu, że najniżej ocenionym przez mieszkańców aspektem funkcjonowania komunikacji miejskiej były ceny biletów, Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że przy kształtowaniu cen biletów brane były również pod uwagę oceny mieszkańców, a podwyżka cen biletów nie jest łatwą decyzją, jednak sytuacja ekonomiczna i wymogi sanitarne związane z COVID-19 spowodowały, że niezbędnym było podwyższenie cen. Dodał również, że wprowadzenie zmian wynikało z potrzeby pozyskania większych przychodów ze sprzedaży biletów, umożliwiającą wykonywanie przewozów komunikacją miejską na nie pogorszonym poziomie dostępności oraz częstotliwości kursowania autobusów, a polityka cenowa powinna uwzględniać także wzrost kosztów pracy, cen energii, części zamiennych i innych składowych wpływających na kształtowanie polityki cenowej.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą zasady odpłatności za przejazdy komunikacją miejską nie były konsultowane z mieszkańcami ze względu na wymogi sanitarne związane z COVID-19. Nie badano w okresie objętym kontrolą opinii mieszkańców/pasażerów na temat obowiązujących stawek opłat. Projekty uchwał w sprawie ustalania cen za usługi przewozowe oraz uprawnień do przejazdów ulgowych konsultowane były przez Miejską Radę Działalności Pożytku Publicznego w Legnicy¹²¹.

Do Rady Miejskiej Legnicy wpłynął 20 kwietnia 2022 r. wniosek mieszkańca Zielonej Góry o zniesienie opłat za bilety komunikacji miejskiej. Wniosek ten został odrzucony przez Radę Miejską Legnicy¹²². W uzasadnieniu do projektowanej uchwały w sprawie oddalenia przywołanego wniosku Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miejskiej Legnicy stwierdziła m.in., że wprowadzone uprzednio zniesienie opłat dla uczniów nie wpłynęło na osiągnięcie zamierzonego efektu w postaci zmniejszenia natężenia ruchu pojazdów. Wskazano również na skutki finansowe dla budżetu Miasta, także wobec skutków walki z wirusem SARS-CoV-2, wzrostem inflacji i przedłużającą się wojną na Ukrainie. Podkreślono, że szacowana dopłata do usług przewozowych za 2022 r. wynosi 18,5 mln zł, przy kosztach określonych w kwocie 35,6 mln zł, a wprowadzenie bezpłatnych przejazdów skutkowałoby utratą przychodu w szacowanej kwocie 2,0 mln zł. Ponadto w uzasadnieniu wskazano m.in., że wprowadzenie tej ulgi mogłoby oddziaływać m.in. na: [1] wzrosty cen biletów; [2] brak wystarczających środków w budżecie Miasta, mogący wpływać na spadek jakości świadczonych usług, w tym konieczność ograniczenia kursowania autobusów; [3] korzystanie z komunikacji młodzieży, która dotychczas rzadko korzystała z komunikacji miejskiej, co mogłoby rodzić potrzebę zmiany na niektórych liniach autobusów na wysokopojemne; [4] aktywność fizyczną dzieci i młodzieży zwiększając ryzyko wystąpienia u nich m.in. otyłości, chorób narządu ruchu (pismo z 28 czerwca, pkt 8, pismo z 11 lipca pkt 11).

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 6,9, 11-16], 13, 28-29 [plik nr 7-25], 63; tom II, str. 167, 180, 221-252; tom III, str. 3-4, 58, 60, 109, 133, 137-152)

W 2018 r. zostało przeprowadzone badanie opinii mieszkańców Legnicy, które obejmowało m.in. zagadnienia korzystania z komunikacji publicznej oraz oceny jej funkcjonowania¹²³. Ocena elementów usług komunikacyjnych prowadzona była w skali od 1 (najniższa ocena) do 5 (najwyższa ocena). Najwyższą średnią ocenę mieszkańców uzyskały: [1] punktualność kursowania; [2] bezpieczeństwo podróży (po 3,83) oraz [3] niezawodność połączeń (3,74), natomiast najniżej mieszkańcy ocenili: [1] ceny biletów (3,38) oraz [2] dostępność miejsc siedzących (3,45). Ponadto ocenie podlegały m.in. takie aspekty funkcjonowania komunikacji w Legnicy jak:

¹²¹ Korespondencja z: [1] września 2020 r.; [2] października 2022 r. i [3] maja 2023 r.

¹²² Uchwała Nr XLV/522/22 Rady Miejskiej Legnicy z dnia 27 czerwca 2022 r. w sprawie rozpatrzenia wniosku dotyczącego zniesienia opłaty za bilety komunikacji miejskiej dla uczniów szkół podstawowych i średnich.

¹²³ Dane w tym zakresie zaprezentowano w *Raporcie o stanie miasta 2014-2018* (str. 112-114).

niezawodność połączeń (3,73) oraz dogodne połączenia z różnymi częściami miasta (3,66).

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że w latach 2020-2023 takich badań nie prowadzono ze względu na epidemię COVID-19, a uwzględniając postulaty i wnioski korzystających z komunikacji publicznej wprowadzono zmiany w jej funkcjonowaniu. W latach 2018-2023 (do czerwca) wprowadzono 38 zmian w tym przedmiocie¹²⁴.

W zakresie oceny atrakcyjności komunikacji publicznej w Legnicy, osoby biorące udział w ankiecie NIK najlepiej oceniały dostęp do informacji na temat komunikacji publicznej (54% oceniających ją dobrze lub bardzo dobrze) oraz dostosowanie do przewozu osób z niepełnosprawnościami (46%). Najgorzej oceniono dostępność parkingów P&R (0,9% oceniających dobrze lub bardzo dobrze).

(akta kontroli: tom I, str. 12, 57-59; tom IV, str. 35-250)

W Legnicy w 2017 r. użytkowano 62 autobusy, a w 2022 r. 64 autobusów¹²⁵. W latach 2017-2022 zmianie uległa struktura użytkowanego taboru, według kryterium norm emisji spalin:

- niespełniający normy Euro II – w 2017 r. użytkowany był jeden pojazd (w kolejnych latach pojazd/-y tego rodzaju nie były użytkowane);
- spełniających normę Euro II – w 2017 r. użytkowanych było 20 pojazdów, a w 2022 r. – 11 pojazdów¹²⁶ (udział pojazdów tej kategorii w ogóle taboru zmniejszył się z 32,3% w 2017 r. do 17,2% w 2022 r.);
- spełniających normę Euro III – w 2017 r. użytkowanych było osiem pojazdów, a w 2022 r. – pięć pojazdów¹²⁷ (udział pojazdów tej kategorii w ogóle taboru zmniejszył się z 12,9% w 2017 r. do 7,8% w 2022 r.);
- spełniających normę Euro IV – w 2017 r. i 2022 r. użytkowane były po cztery pojazdy¹²⁸ (udział pojazdów tej kategorii w ogóle taboru zmniejszył się z 6,5% w 2017 r. do 6,3% w 2022 r.);
- spełniających normę Euro V – w 2017 r. i 2022 r. użytkowanych było po 12 pojazdów¹²⁹ (udział pojazdów tej kategorii w ogóle taboru zmniejszył się z 19,4% w 2017 r. do 18,8% w 2022 r.);
- spełniających normę Euro VI – w 2017 r. było 17 pojazdów, a w 2022 r. – 32 pojazdy¹³⁰ (udział pojazdów tej kategorii w ogóle taboru zwiększył się z 27,4% w 2017 r. do 50,0% w 2022 r.).

Stwierdzono, że wszystkie autobusy spełniające normę Euro II i Euro III posiadały aktualne okresowe badania techniczne oraz ubezpieczenia komunikacyjne OC.

Przeprowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego we Wrocławiu na zlecenie NIK kontrole doraźne sześciu autobusów MPK Legnica¹³¹

¹²⁴ Np.: [1] w styczniu 2018 r. – wydłużono linię 28 od ul. Poznańskiej (zamiast od ul. Pocztowej); [2] w czerwcu 2019 r. – uruchomiono dodatkowe linie S1 i S2 z okazji Święta Legnicy; [3] w kwietniu 2020 r. – wprowadzono tzw. kursy bisowe (linie: 3, 4, 5 i 18); [4] w maju 2021 r. – uruchomienie kursów w niedziele w okresie funkcjonowania parku wodnego; [5] w maju 2023 r. – zmieniono trasy przejazdu linii 23.

¹²⁵ W poszczególnych latach liczba użytkowanych autobusów kształtowała się następująco: w 2017 r. – 62, a w latach 2018-2022 po 64.

¹²⁶ W poszczególnych latach liczba użytkowanych autobusów spełniających tę normę kształtowała się następująco: w 2017 r. – 20, w 2018 r. i 2019 r. – po 16, w 2020 r. – 15, w 2021 r. – 13 oraz w 2022 r. – 11.

¹²⁷ W poszczególnych latach liczba użytkowanych autobusów spełniających tę normę kształtowała się następująco: w 2017 r. – osiem, w 2018 r. i 2019 r. – po sześć, w latach 2020-2022 – po pięć.

¹²⁸ W każdym z lat okresu 2017-2022 użytkowane były po cztery autobusy spełniające tę normę.

¹²⁹ W każdym z lat okresu 2017-2022 użytkowanych było po 12 autobusów spełniających tę normę.

¹³⁰ W poszczególnych latach liczba użytkowanych autobusów spełniających tę normę kształtowała się następująco: w 2017 r. – 17, w 2018 r. i 2019 r. – po 26, w 2020 r. – 28, w 2021 r. – 30 oraz w 2022 r. – 32.

¹³¹ Spośród pojazdów spełniających normę Euro II i Euro III.

wykorzystywanych do świadczenia usług komunikacji publicznej nie wykazały aby pojazdy te nie spełniały norm emisji spalin.

Na 30 czerwca 2023 r. MPK Legnica dysponowało (według kryterium norm emisji spalin) następującą liczbą autobusów: spełniających normę II – 12 (w tym jednym wyłączonym z eksploatacji); spełniających normę III – pięć; spełniających normę IV – czterema; spełniających normę V (w tym EEV) – 12; spełniających normę VI – 31.

W latach 2017-2022 w Legnicy nie były użytkowane autobusy elektryczne.

Odnosząc się do niespełnienia przez Miasto ustanowionego w art. 68 ust. 4 ustawy o *elektromobilności* wymogu zapewnienia, aby od 1 stycznia 2021 r. łączny udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej 5% od 1 stycznia 2021 r. oraz 10% od 1 stycznia 2023 r., Zastępca Prezydenta wyjaśnił m.in., że wyniki analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej zwalniają Gminę Legnica z obowiązku osiągnięcia poziomów udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie operatora komunikacji miejskiej.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3, 4, 7], 28 [plik nr 1], 303-304; tom II, str. 156-164, 167, 180; tom III, str. 109, 111, 118-120, 122, 126-127, 331-401)

W okresie objętym kontrolą obowiązywały porozumienia w sprawie przejęcia zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego zawarte przez Miasto z czterema sąsiednimi gminami: [1] Kunice, [2] Miłkowice, [3] Prochowice – porozumienia obowiązujące w całym okresie objętym kontrolą oraz [4] Legnickie Pole – porozumienie obowiązujące od 1 stycznia 2022 r.

(akta kontroli: tom I, str. 63-64; tom II, str. 29-142; tom III, str. 286-292)

3. W latach 2017-2023 (do 17 lipca) Urząd dysponował od pięciu do sześciu pojazdami samochodowymi, w tym: pięcioma w latach 2017-2019, czterema w latach 2020-2021, sześcioma w 2022 r. i pięcioma w 2023 r.¹³², w tym ani jednym pojazdem elektrycznym, tym samym Urząd nie wypełnił obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 2 ustawy o *elektromobilności*, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom I, str. 156-165, 306)

Jednostki miejskie (jednostki budżetowe, zakłady budżetowe, instytucje kultury) dysponowały ogółem od 42 do 47 pojazdami samochodowymi, w tym 42¹³³ w 2017 r. (w tym jeden czterokołowiec EV)¹³⁴, 46 w 2018 r.¹³⁵ (w tym jeden czterokołowiec EV)¹³⁶, 45 w latach 2019-2020¹³⁷ (w tym jeden czterokołowiec EV)¹³⁸ oraz 47 w latach

¹³² W latach 2017-2019 było to po jednym pojeździe spełniającym normy Euro III, Euro IV i Euro V i dwa spełniające normę Euro VI w 2018 r., w latach 2020-2021 było to po jednym pojeździe spełniającym normy Euro III i Euro V oraz dwa spełniające normę Euro VI, a w 2022 r. po jednym pojeździe spełniającym normy Euro III i Euro V oraz cztery spełniające normę Euro VI.

¹³³ Jednostki budżetowe – 33 pojazdy, zakłady budżetowe – cztery pojazdy, instytucje kultury – pięć pojazdów.

¹³⁴ Z tego: pięć nie spełniało norm Euro II, trzy spełniały normy Euro II, trzy spełniały normy Euro III, 18 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz siedem spełniało normy Euro VI.

¹³⁵ Jednostki budżetowe – 34 pojazdy, zakłady budżetowe – cztery pojazdy, instytucje kultury – osiem pojazdów.

¹³⁶ Z tego: pięć nie spełniało norm Euro II, trzy spełniały normy Euro II, trzy spełniały normy Euro III, 16 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz 13 spełniało normy Euro VI.

¹³⁷ Jednostki budżetowe – 33 pojazdy w 2019 r. i 34 pojazdy w 2020 r., zakłady budżetowe – cztery pojazdy w 2019 r. i trzy pojazdy w 2020 r., instytucje kultury – osiem pojazdów w latach 2019-2020.

¹³⁸ Z tego, w 2019 r.: trzy nie spełniały norm Euro II, trzy spełniały normy Euro II, trzy spełniały normy Euro III, 17 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz 13 spełniało normy Euro VI, a w 2020 r.: dwa nie spełniały norm Euro II, trzy spełniały normy Euro II, trzy spełniały normy Euro III, 15 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz 16 spełniało normy Euro VI.

2021-2022¹³⁹ (w tym dwa czterokołowce EV)¹⁴⁰. Wśród ww. liczby pojazdów samochodowych, innych niż czterokołowce EV, nie było pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli: tom I, str. 103-104)

Spółki z udziałem Miasta dysponowały ogółem od 135 do 172 pojazdami samochodowymi, w tym 135 w 2017 r. (w tym siedem czterokołowców EV), 143 w 2018 r. (w tym osiem czterokołowców EV), 144 w 2019 r. (w tym osiem czterokołowców EV), 149 w 2020 r. (w tym siedem czterokołowców EV i jeden samochód elektryczny), 155 w 2021 r. (w tym siedem czterokołowców EV i dwa samochody elektryczne) oraz 172 w 2022 r. (w tym siedem czterokołowców EV i dwa samochody elektryczne)¹⁴¹. Udział samochodów elektrycznych w łącznej liczbie posiadanych pojazdów wyniósł 2,4% w 2020 r., 4,5% w 2021 r. i 4,8% w 2022 r.

(akta kontroli: tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 180-193])

Urząd, zgodnie z wymogami ustawy o *elektromobilności*, sporządził w 2018 r. i w 2021 r. analizę kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, co zostało opisane we wcześniejszej części wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli: tom I, str. 65, 28-34 [plik/i nr 1]; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 1])

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że: *[...] w zakresie prowadzenia gospodarki finansowej oraz realizacji przepisów związanych z zamówieniami publicznymi, zarówno jednostki organizacyjne Miasta, jak i spółki z udziałem gminy, mają status samodzielnie działających podmiotów, których kierownicy podejmują autonomiczne pod względem prawnym decyzje, z pełną odpowiedzialnością za ich realizację oraz za ich skutki. W odniesieniu do jednostek sektora finansów publicznych to kierownik jednostki jest odpowiedzialny za jej gospodarkę finansową [...] natomiast co do zasady w przypadku tzw. spółek komunalnych kwestie te są uregulowane odrębnymi ustawami, a odpowiedzialność kierownika/zarządu jest odzwierciedlona w dokumentacji założycielskiej/rejestracyjnej. Dodaje, że: priorytetowe zagadnienia wynikające z ustaw są ujmowane w dokumentach strategicznych sporządzanych w Urzędzie Miasta Legnicy, natomiast w dbałości tu. Urzędu pozostaje aktywne angażowanie przedstawicieli zarówno spółek, jak i jednostek gminnych, w proces tworzenia strategii i planowania polityki zarządzania miastem – co miało miejsce np. w przypadku tworzenia informowania o powstawaniu dokumentów strategicznych takich jak: Strategia Rozwoju Miasta i Strategia Rozwoju Elektromobilności.*

(akta kontroli: tom I, str. 413-414; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 89])

W badanym okresie Urząd zlecając lub powierzając wykonywanie zadań publicznych innym podmiotom przeprowadził dwa postępowania o zamówienie publiczne, w tym: jedno w 2022 r. i jedno w 2023 r.:

1. *Zakup autobusów z elektrycznym napędem wraz z budową stacji ładowania¹⁴² – w trybie przetargu ograniczonego (art. 2 ust. 1 pkt 1, art. 3 ust. 1 pkt 1, art. 4 pkt 1 oraz art. 132-139 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych¹⁴³) – w trakcie,*

¹³⁹ Jednostki budżetowe – 37 w latach 2021-2022, zakłady budżetowe – dwa w latach 2021-2022, instytucje kultury – osiem w latach 2021-2022.

¹⁴⁰ Z tego, w 2021 r.: jeden nie spełnił normy Euro II i trzy spełniały normy Euro II, trzy spełniały normy Euro III, 15 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz 18 spełniało normy Euro VI, a w 2022 r.: jeden nie spełnił normy Euro II, trzy spełniały normy Euro II, dwa spełniały normy Euro III, 16 spełniało normy Euro IV, pięć spełniało normy Euro V oraz 18 spełniało normy Euro VI.

¹⁴¹ W tym spółki z większościowym udziałem Miasta – 122 pojazdów w 2017 r., 129 w 2018 r., 130 w 2019 r., 133 w 2020 r., 140 w 2021 r., 155 w 2022 r.; spółki z mniejszościowym udziałem Miasta – 13 pojazdów w 2017 r., 14 w latach 2018-2019, 16 w 2020 r., 15 w 2021 r. i 17 w 2022 r.

¹⁴² Sześć autobusów kat. M3.

¹⁴³ Dz. U. z 2023 r. poz. 1605.

2. *Odbiór odpadów komunalnych dla właścicieli nieruchomości z terenu gminy Legnica, umowa zawarta 8 maja 2023 r.*

Wprowadzono w nich wymogi co do jakości pojazdów, tj. w przypadku:

- dostarczenia sześciu elektrycznych autobusów kat. M3 (postępowanie *Zakup autobusów...*) – udział pojazdów elektrycznych wyniósł 100% zamówienia, tj. był wyższy od wymaganego w art. 68a ust. 1 pkt 3 ustawy o *elektromobilności* (32%),
- zadania wykonywania zleczanych zadań z użyciem 26 pojazdów – wymagana przez zamawiającego liczba pojazdów spełniających wymogi ww. ustawy (dwa pojazdy) stanowiła 7,7% w ogólnej liczbie pojazdów, którymi wykonawca powinien wykonywać zlecane zadanie (26 pojazdów), co stanowiło realizację art. 68a ust. 1 pkt 2 ww. ustawy, zgodnie z którym udział ten powinien wynosić co najmniej 7%.

(akta kontroli: tom I, str. 65, 97, 156-302, 416; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 87, 89])

Stosownie do art. 37 ust. 1 ustawy o *elektromobilności*, Urząd sporządził w 2018 r. i 2021 r. *Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów*, co zostało opisane wyżej.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że analiza wykorzystania samochodów służbowych pod kątem ograniczenia i zmniejszenia kosztów ich utrzymania, tj. zużycia paliwa czy emisji spalin, wykonywana była na bieżąco. Na bieżąco wykonywane były także kompleksowe przeglądy samochodów, które pozwalały ograniczyć wysokość kosztów ich eksploatacji. Zdaniem Zastępcy Prezydenta utrzymanie pojazdów w dobrym stanie technicznym, np. wymiana opon czy oleju wpływa na zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym na emisję spalin. Zastępca Prezydenta dodała, że: [1] realizacja ww. zadań uwzględnia fazę analityczną, przy czym sam proces analityczny nie był w jakiś szczególny sposób opisywany i dokumentowany w formie pisemnej, ale stanowił integralny element podejmowanych działań; [2] na III kwartał 2023 r. zaplanowane jest litrażowanie dwóch samochodów, co pozwoli na zmniejszenie normy zużycia paliwa.

(akta kontroli: tom I, str. 98, 315)

Na 12 wybranych losowo pojazdów używanych przez Urząd lub jednostki miejskie (jednostki budżetowe, zakłady budżetowe, instytucje kultury, podmioty wykonujące działalność leczniczą) 11 posiadało aktualne badania techniczne. Jeden pojazd (należący do Legnickiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej sp. z o.o.) takich badań nie posiadał, gdyż aktualnie nie był użytkowany ze względu na mocne zużycie eksploatacyjne, a uzyskanie poświadczenia o jego zdolności do uczestniczenia w ruchu drogowym wymagałoby kosztownego remontu. W związku z tym 26 czerwca 2023 r. do Zarządu Legnickiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. w Legnicy wpłynął wniosek o likwidację ww. pojazdu¹⁴⁴.

(akta kontroli: tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 3,180-193])

Na osiem (spośród ww. 12 wybranych losowo) pojazdów podlegających kontroli przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego we Wrocławiu¹⁴⁵ i skontrolowanych przez tę instytucję na zlecenie NIK: w trzech przypadkach kontrola stanu technicznego pojazdów była niemożliwa z uwagi na awarię pojazdu¹⁴⁶, czasowe wycofanie pojazdu z ruchu¹⁴⁷ oraz sprzedaż przez jednostkę organizacyjną Miasta¹⁴⁸.

¹⁴⁴ Według stanu na 2 sierpnia 2023 r. – w rejestrze CEPIK dotyczącym ww. samochodu widniała adnotacja, że samochód został czasowo wyłączony z ruchu.

¹⁴⁵ Dalej: ITD.

¹⁴⁶ W trakcie kontroli ITD przedstawiono zlecenie naprawy.

¹⁴⁷ Odnotowane w rejestrze CEPIK.

¹⁴⁸ W trakcie kontroli ITD przedstawiono fakturę sprzedaży.

W pozostałych pięciu przypadkach kontrola stanu technicznego pojazdów zakończyła się wynikiem pozytywnym (brak nieprawidłowości).

(akta kontroli: tom I, str. 331-401)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie nie podjęto działań mających na celu aktualizację *Planu transportowego* z 2020 r., pomimo tego, że 23 grudnia 2021 r. Gmina Legnica zawarła Porozumienie międzygminne w sprawie przejścia przez Gminę Legnica od Gminy Legnickie Pole, zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego. Było to niezgodne z art. 11 ust. 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że fragment planu transportowego o następującym brzmieniu: *Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Gminy Legnica, Kunice, Miłkowice, Prochowice oraz innych gmin, z którymi Gmina Miasto Legnica zawrze porozumienia w sprawie wspólnej organizacji transportu zbiorowego daje dużą elastyczność w zakresie potencjalnej współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Według Zastępcy Prezydenta: Gmina Legnica może rozszerzyć zasięg komunikacji miejskiej o dowolne gminy, z którymi zawrze stosowne porozumienie, bez konieczności aktualizacji planu transportowego.*

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w powyższych wyjaśnieniach. Ustawa o *publicznym transporcie zbiorowym* określa m.in. tryb przyjęcia oraz aktualizacji planu transportowego, a stosownie do art. 11 ust. 2 tego aktu, plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji. Niewątpliwie zawarcie wyżej opisanego porozumienia należy uznać za wystąpienie okoliczności powodującej potrzebę aktualizacji *Planu transportowego*.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3, 4, 7]; tom III, str. 2-3, 57-58, 225-240, 286-292)

2. W Urzędzie, w toku procedowania przyjęcia *Planu transportowego* z 2020 r., nie zapewniono realizacji wymogu wynikającego z art. 13 ust. 2 i ust. 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, polegającego na uzgodnieniu projektu tego planu odpowiednio z:
 - a) Powiatem Legnickim – pomimo tego, że przewidziano m.in. kursowanie linii nr 10, 23, 26 oraz 27 na terenie tego powiatu (m.in. na obszarze Gminy Kunice, Miłkowice), a stosownie do art. 13 ust. 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, starosta¹⁴⁹ przedstawia odpowiednio radzie powiatu do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony ze starostą sąsiedniego powiatu w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach jego właściwości;
 - b) Gminą Legnickie Pole – pomimo tego, że przewidziano kursowanie linii nr 26, 28 i 29 z/do przystanku LSSE Legnickie Pole, a stosownie do art. 13 ust. 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, prezydent miasta przedstawia odpowiednio radzie gminy do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Zastępca Prezydenta w odniesieniu do uzgodnień z Powiatem Legnickim wyjaśniła m.in., że art. 13 ust. 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* zawiera zapisy przypisane dla organu jakim jest Prezydent i uwzględniając ten przepis w 2020 r.

¹⁴⁹ Z uwzględnieniem art. 91 oraz art. 92 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526, ze zm.). Zgodnie z art. 92 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, funkcje organów powiatu w miastach na prawach powiatu sprawuje prezydent miasta.

uzyskano uzgodnienia z organami sąsiednich gmin w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na ich obszarach, tj. Gminy Kunice, Gminy Prochowice i Gminy Miłkowice. Natomiast w odniesieniu do uzgodnień z Gminą Legnickie Pole wyjaśniła m.in., że w celu obsługi dowozu pracowników z miasta Legnicy do zakładów zlokalizowanych na terenie Legnickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej wyznaczony został przez ten podmiot przystanek, na jej terenie (pętla nawrotna), który nie jest przystankiem publicznym, zaś MPK Legnica uzyskało zgodę na korzystanie z tego terenu.

Na moment sporządzenia aktualizacji *Planu transportowego* w 2020 r., Gmina Legnica nie posiadała zawartego porozumienia międzygminnego z Gminą Legnickie Pole na organizację publicznego transportu zbiorowego. *Plan transportowy* Gminy Legnica nie określa planowanej sieci komunikacyjnej w przekroju linii komunikacyjnych, a jedynie wyznacza obszar, na którym będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej – zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Nie wskazano w projekcie aktualizacji publicznego transportu zbiorowego wprost, iż realizacja przewozów będzie się odbywała także na terenie Gminy Legnickie Pole na podstawie zawartego stosownego porozumienia międzygminnego, toteż nie wystąpiono z wnioskiem o uzgodnienie projektu aktualizacji *Planu transportowego*.

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w powyższych wyjaśnieniach.

W odniesieniu do kwestii uzgodnień z Powiatem Legnica podkreślić należy, że Miasto jest jednocześnie miastem na prawach powiatu. Wobec tego na etapie uzgadniania planu transportowego powinny również zostać zastosowane dyspozycje wynikające z art. 13 ust. 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*.

Natomiast w odniesieniu do kwestii uzgodnień z Gminą Legnickie Pole wskazać należy, że ww. ustawa nie różnicuje wymogu uzgodnienia od tego czy przystanki autobusowe położone na terenie innej gminy i wykorzystywane do świadczenia usług przewozowych na terenie, należą do jednostki samorządu terytorialnego, czy też innych podmiotów, bądź też czy przewozy te odbywają się na podstawie zawartego porozumienia. W ocenie NIK decydujące w tym względzie jest faktyczne wykonywanie przewozów na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego.

(akta kontroli: tom I, str. 5 [plik nr 3, 4, 7], 410; tom II, str. 184-196; tom III, str. 293-298)

3. Nie spełniono obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 2 ustawy o *elektromobilności*, tj. od 1 stycznia 2022 r. Urząd dysponując flotą sześciu (w 2022 r.) i pięciu (w 2023 r.) samochodów, nie posiadał pojazdu elektrycznego¹⁵⁰.

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że w 2022 r. w budżecie Miasta na zakupy inwestycyjne zaplanowano zadanie pn. *Zakup samochodów* (380,0 tys. zł), a przeznaczona kwota wystarczała na zakup tylko jednego samochodu elektrycznego. Zastępca Prezydenta dodał, że analizy potrzeb i konieczność obsługi aż ośmiu obiektów urzędu rozlokowanych na terenie Miasta spowodowały, że za celowy i racjonalny uznano zakup dwóch samochodów (w tym jednego dostawczego¹⁵¹), które zapewniłyby płynną i bieżącą obsługę potrzeb Urzędu.

¹⁵⁰ Zgodnie z tym przepisem jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1 ustawy o *elektromobilności*, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 *Prawa o ruchu drogowym*, od 1 stycznia 2022 r. wynosił co najmniej 10%.

¹⁵¹ Na 1 stycznia 2022 r. Urząd dysponował jednym pojazdem o funkcji dostawczej (marki Ford Transit) użytkowanym od 2000 r., bardzo wyeksploatowanym i przestarzałym technologicznie, wymagającym częstych i kosztownych napraw.

W związku z powyższym dokonano zakupu dwóch samochodów, w tym jednego (osobowego) z napędem hybrydowym i jednego dostawczego (Ford Custom), napędem spalinowym. Zdaniem Zastępcy Prezydenta przy wyborze samochodów kierowano się kwestiami gospodarności i ekonomiczności, gdyż koszty zakupu i eksploatacji samochodu elektrycznego były znacznie wyższe niż pojazdów hybrydowych lub spalinowych¹⁵². Dodatkowo na ww. decyzję miały wpływ zdarzenia zewnętrzne, tj. pandemia COVID-19 czy wybuch wojny w Ukrainie, który skutkiem był m.in. duży wzrost cen energii elektrycznej i znaczne ograniczenie produkcji takich samochodów z uwagi na zaburzenie łańcucha dostaw i braki komponentów do produkcji¹⁵³. Zastępca Prezydenta zwrócił również uwagę na informację pokontrolną kontroli NIK pt. *Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce* (nr P/22/070/LLO, opublikowaną 1 czerwca 2023 r.), zgodnie z którą NIK wskazała, że: [1] jedną z głównych przyczyn braku zakupów samochodów elektrycznych był wzrost energii elektrycznej, a w związku z tym przejście na transport zeroemisyjny nie było dla urzędów opłacalne, [2] istotnymi czynnikami zniechęcającymi samorządy do inwestowania w elektromobilność były koszty zakupu pojazdów, związane z zakupem i instalacją stacji ładowania oraz eksploatacji takich pojazdów. Zastępca Prezydenta zauważył również, że ustawodawca z uwagi na sytuację zewnętrzną uchylił od 1 stycznia 2023 r. obowiązek posiadania we flocie naczelnego lub centralnego organu administracji państwowej co najmniej 20% pojazdów elektrycznych, co odzwierciedla świadomość i racjonalność w odniesieniu do realnych możliwości spełnienia wcześniej określonych warunków. Zdaniem Zastępcy Prezydenta, złagodzenie wymogów w ww. zakresie nastąpiło z pominięciem administracji samorządowej, która również boryka się z podobnymi problemami co organy naczelne i centralne administracji państwowej, przy jednoczesnym pogorszeniu sytuacji budżetowej, chociażby w związku z wzrostem funkcjonowania bieżącego (np. koszty stałe wynagrodzeń i pochodnych, energii elektrycznej, mediów) oraz utratą części dochodów z podatku PIT (obniżenie stawki podstawowej do 12%).

(akta kontroli: tom I, str. 156-165, 306; tom IV, str. 25-64)

NIK wskazuje, że sposób wyliczenia udziału pojazdów elektrycznych we flocie samochodów użytkowanych przez Urząd podano w art. 36a ustawy *o elektromobilności*. Zgodnie z tym przepisem wskaźnik, o którym mowa w art. 68 ust. 2 ww. ustawy oblicza się stosując zasadę, zgodnie z którą wielkość tego udziału poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wielkość tego udziału równą 0,5 i powyżej 0,5 zaokrągla się w górę. W związku z powyższym w sytuacji użytkowania od pięciu do sześciu samochodów, obowiązkiem Urzędu było zapewnienie co najmniej jednego pojazdu elektrycznego.

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd wprowadził strefy ruchu tempo 30 i podejmował działania w ramach organizacji ruchu sprzyjające ograniczeniu zanieczyszczeń komunikacyjnych. W latach 2018- 2023 (do 25 sierpnia) nie podjęto jednak żadnych inwestycji infrastrukturalnych skutecznie przyczyniających się do ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych. W Legnicy nie wprowadzono także SCT w celu minimalizowania negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko.

Urząd, stosownie do art. 9 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie* opracował *Plan transportowy*, który spełniał wymogi wynikające z art. 12 ust. 2 pkt 1-4, 6 i 8 i ust. 2a ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*. Nie podjęto jednak działań mających na celu jego aktualizację, pomimo tego, że Gmina Legnica zawarła porozumienie międzygminne w sprawie przejścia przez nią od Gminy Legnickie Pole zadania

¹⁵² Na koszty zakupu i eksploatacji samochodów elektrycznych miały znaczący wpływ koszty budowy stacji ładowania i korzystania z energii elektrycznej.

¹⁵³ Co w konsekwencji powodowało długi (roczny) czas oczekiwania na samochód osobowy i jeszcze dłuższy czas oczekiwania na samochód dostawczy.

z zakresu lokalnego transportu zbiorowego. W toku procedowania przyjęcia *Planu transportowego* z 2020 r. nie zapewniono również realizacji wymogu wynikającego z art. 13 ust. 2 i ust. 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* polegającego na uzgodnieniu projektu tego Planu z Powiatem Legnickim i Gminą Legnickie Pole.

W celu ograniczenia wykorzystania transportu indywidualnego i zanieczyszczeń z niego pochodzących podejmowano działania w zakresie komunikacji publicznej. Wprawdzie nie zapewniono systemu parkingów P&R, to stosowano ulgi i zwalniano niektóre grupy mieszkańców z opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej. Zwiększono długość linii komunikacyjnych w Legnicy (o 29,0% w 2022 r. w stosunku do 2015 r.), a nie zmieniła się częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji publicznej. Ponadto Urząd podejmował działania w celu zmiany struktury taboru wykorzystywanego do obsługi komunikacji publicznej. W latach 2017-2022 zwiększając liczbę autobusów z 62 do 64, zmniejszono udział pojazdów niespełniających norm Euro i spełniających normy Euro II, III, IV i V w ogólnej liczbie autobusów. Zwiększono natomiast udział pojazdów spełniających normę Euro VI (z 27,4% w 2017 r. do 50,0% w 2022 r.), przy czym w całym badanym okresie nie pozyskano autobusów elektrycznych, ponieważ z *Analizy kosztów i korzyści* sporządzonej zgodnie z art. 37 ustawy o *elektromobilności* wynikało, że koszty eksploatacji takich autobusów przewyższą poziom korzyści ekonomiczno-społecznych.

Podejmowane przez Urząd (przede wszystkim w zakresie opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej) działania przyniosły pozytywny efekt w postaci zwiększenia liczby pasażerów korzystających z tej formy transportu w latach 2015-2022 (wzrost o 0,7% w 2022 r. w stosunku od 2015 r.). Zaznaczyć jednak należy, że niewielka skala tego wzrostu, z uwagi na stosowaną metodykę prezentowania danych nie stanowi faktycznego odzwierciedlenia skali tej zmiany.

NIK zwraca uwagę, że Urząd nie zapewnił odpowiedniego udziału pojazdów niskoemisyjnych w wykorzystywanej przez siebie flocie pojazdów. Nie posiadał bowiem żadnego pojazdu elektrycznego. Zaznaczyć jednak należy, że na 12 wybranych losowo pojazdów używanych przez Urząd lub jego jednostki organizacyjne, 11 posiadało aktualne badania techniczne (jeden był wyłączony z użytkowania), a na pięć używanych pojazdów podlegających kontroli ITD – kontrole stanu technicznego zakończyły się wynikiem pozytywnym (brak nieprawidłowości).

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

Zakres merytoryczny nadzoru nad SKP w Legnicy realizowany był o przepisy prawa. Żaden z dokumentów zawierający polityki czy programy ochrony środowiska nie obejmował działań dotyczących ww. nadzoru.

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że zakres merytoryczny nadzoru nad SKP realizowany był w oparciu o akty prawne, a nie programy czy założenia polityki dotyczącej środowiska. Dodała, że z uwagi na brak podstaw prawnych Miasto nie podejmowało wspólnych działań z organami kontroli ruchu drogowego.

(akta kontroli: tom I, str. 43)

W latach 2018-2022 obowiązywało sześć porozumień zawartych pomiędzy Prezydentem Miasta Legnica a Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego¹⁵⁴. Przedmiotem ww. porozumień było wspólne przeprowadzanie, raz

¹⁵⁴ Porozumienia z: 23 listopada 2017 r. (obowiązujące od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r.), 5 lutego 2019 r. (obowiązujące od 5 lutego 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.), 13 grudnia 2019 r. (obowiązujące

w roku, kontroli SKP w zakresie zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 *Prawa o ruchu drogowym*, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

(akta kontroli: tom I, str. 43-45; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 92-176])

W latach 2018-2022 w Legnicy działało 14 SKP. Wszystkie w ww. okresie były kontrolowane i każdą z nich kontrolowano raz w roku kalendarzowym. W latach 2018-2022 przeprowadzono 60 takich kontroli, z czego 56,7% zostało przeprowadzonych po terminie wynikającym z *Prawa o ruchu drogowym*, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Plan i harmonogram na 2023 r. obejmował wszystkie zarejestrowane przed ich sporządzeniem SKP¹⁵⁵.

(akta kontroli: tom I, str. 43-45, 127-132, 146, 148-151, 154-155)

W jednym SKP, w 2018 r. stwierdzono nieprawidłowość w postaci uszkodzenia drukarki dymomierza (nie drukowała wszystkich wyników pomiaru, tj. współczynnika *k*). W wyniku kontroli wystosowano odpowiednie zalecenia i w rekontrolu (tj. kontroli zaleceń), którą przeprowadzono po upływie 26 dni, nie stwierdzono nieprawidłowości w tym zakresie.

W latach 2017-2022 na terenie gmin wchodzących w skład obszaru zintegrowanych inwestycji strukturalnych (ZIT) i miejskiego obszaru funkcjonalnego (FUA)¹⁵⁶ odnotowywano średnio 66 587 pojazdów¹⁵⁷, w tym 61 242 (w 2017 r.), 62 369 (w 2018 r.), 67 025 (w 2019 r.), 67 762 (w 2020 r.), 69 795 (w 2021 r.) i 71 326 (w 2022 r.). W ww. okresie przeprowadzono łącznie 195 029 badań technicznych, w tym: 23 548 w 2017 r., 31 832 w 2018 r., 33 543 w 2019 r., 34 296 w 2020 r., 35 050 w 2021 r. i 36 760 w 2022 r. Badań technicznych zakończonych negatywnym wynikiem było łącznie 239, w tym: trzy w 2017 r., 32 w 2018 r., 37 w 2019 r., 26 w 2020 r., 47 w 2021 r. i 94 w 2022 r.

(akta kontroli: tom I, str. 45-47; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 11-63,91], 21)

Zastępca Prezydenta wyjaśniła, że nie gromadzi się danych statystycznych, z których wynikałoby (w przypadku których badań technicznych pojazdów, zakończonych wynikiem negatywnym), że powodem negatywnej oceny było niespełnienie wymagań technicznych związanych z emisją spalin.

(akta kontroli: tom I, str. 47)

W latach 2018-2023 (do 25 sierpnia) nie przeprowadzano, wspólnych z organami ruchu drogowego, wrywkowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne oraz zatrzymywanych w ramach rutynowych kontroli w zakresie ich sprawności technicznej.

Zastępcy Prezydenta wyjaśniła że: [...] *Kontrola pojazdów poza obrębem stacji kontroli pojazdów należy do zadań ustawowych innych służb/ organów (np. Policja, ITD.) Urzędnik samorządowy w ramach ustawowych uprawnień do prowadzenia nadzór nad stacjami kontroli pojazdów z upoważnienia organu nie posiada umocowania prawnego do realizacji kontroli pojazdów w ruchu*. Zastępca Prezydenta dodała, że:

- *zakres dostępu do danych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) uniemożliwia pozyskanie informacji o ilości zatrzymanych przez organy ruchu*

od 1 stycznia 2020 r. do 30 września 2020 r.), 15 lutego 2021 r. (od 1 marca 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.), 3 stycznia 2022 r. (od 1 lutego 2022 r. do 31 grudnia 2022 r.), 25 stycznia 2023 r. (obowiązujące od 1 marca 2023 r. do 31 grudnia 2023 r.).

¹⁵⁵ Stan na 11 lipca 2023 r.

¹⁵⁶ W celu zapewnienia jednolitego podejścia wytypowano gminy wchodzące w skład ZIT i FUA w oparciu o dane zawarte na stronie GUS (według stanu na 1 stycznia 2020 r. dla ZIT): Legnica, Krotoszyce, Kunice, Legnickie Pole, Miłkowice, Prochowice, Ruja.

¹⁵⁷ Dane z CEPiK.

drogowego dowodów rejestracyjnych z powodu niespełniania wymagań technicznych związanych z emisją spalin - w systemie CEPiK zatrzymany dowód odnotowuje policja (dowód zatrzymywany jest tylko elektronicznie), a kierowca otrzymuje zaświadczenie potwierdzające fakt i przyczynę zatrzymania, z którym trafia, po usunięciu usterki, na stację diagnostyczną w celu wykonania badania dodatkowego na okoliczność usunięcia usterek. Pozytywny wynik badania skutkuje „uwolnieniem” przez diagnostę w CEPiK zatrzymanego przez policję dowodu rejestracyjnego. Zatrzymanie i zwrot dowodów rejestracyjnych odbywa się poza organem, a organ rejestrujący nie ma możliwości wygenerowania z CEPiK danych o ilości i przyczynach zatrzymanych dowodów rejestracyjnych;

- nie prowadzono [w Urzędzie] analiz działania SKP dopuszczających do ruchu pojazdy, które uznano następnie za niesprawne, a ich dowody rejestracyjne zostały zatrzymane z powodu niesprawności. Przeszkodą jest brak dostępu do danych, mogących stanowić bazę do analiz – ani program CEPiK, ani rejestry prowadzone na SKP nie dają możliwości pozyskiwania tych informacji. Należy zwrócić także uwagę na fakt, iż SKP oceniają sprawność pojazdu na dany moment, natomiast stan techniczny pojazdu, nawet po przejechaniu nawet krótkiego odcinka, może ulec zmianie.

(akta kontroli: tom I, str. 48, 126)

Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Legnicy poinformował, że w latach 2017-2018 funkcjonariusze Policji podejmowali działania kontrolne w zakresie emisji spalin polegające jedynie na kontroli wizualnej, a w przypadku uzasadnionego przypuszczenia nadmiernego zadymienia zatrzymywano dowód rejestracyjny i kierowano pojazd na szczegółowe badania techniczne do stacji diagnostycznej. Zastępca Komendanta dodał, że w ww. okresie nie prowadzono statystyki dotyczącej liczby podejmowanych kontroli oraz sposobu ich zakończenia.

W latach 2019-2023 (do 30 czerwca) Komenda Miejska Policji w Legnicy zatrzymała odpowiednio 2 694 (w 2019 r.), 2 166 (w 2020 r.), 1 893 (w 2021 r.), 1429 (w 2022 r.) i 670 (do 30 czerwca 2023 r.) dowodów rejestracyjnych pojazdów niespełniających wymagań technicznych.

Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Legnicy poinformował, że System Elektronicznej Sprawozdawczości Policji (SESPOL) nie zawiera informacji co do szczegółów przyczyny zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a tylko pozwala na wpis ogólnej przyczyny tej czynności (*naruszenie warunków ochrony środowiska*). W związku z powyższym nie ma możliwości wygenerowania danych zawierających liczbę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu nieprawidłowej emisji spalin. Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Legnicy dodał, że funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Legnicy nie prowadzili we wskazanym okresie (lata 2017-2023) wyrwykowych kontroli pojazdów opuszczających stacje diagnostyczne.

(akta kontroli: tom I, str. 45; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 4,88])

Zastępca Prezydenta odnosząc się do innych działań podejmowanych na rzecz wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin wskazała, że: *z uwagi na brak instrumentów prawnych i technicznych Miasto nie mogło podejmować bezpośrednich działań dotyczących eliminowaniu z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. Takie działania mogą być podejmowane w ramach funkcjonującego systemu dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, w tym obowiązujących procedur w zakresie badań technicznych pojazdów oraz wymogów dotyczących wyposażenia stacji kontroli pojazdów. Kompetencje bezpośrednich kontroli stanu technicznego pojazdów „w ruchu” posiadają natomiast co do zasady Policja oraz*

Inspekcja Transportu Drogowego w ramach kontroli ruchu drogowego - w tym ustawowego obowiązku w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów. Działania ze strony Miasta związane są ze sprawowanym w oparciu o art. 83 b ustawy Prawo o ruchu drogowym nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów. Obowiązujące w przedmiocie nadzoru przepisy dają możliwość zawarcia porozumienia z Transportem Dozoru Technicznego (organ od wielu lat corocznie zawiera takie porozumienie), jednak kontrola dotyczy tylko stacji diagnostycznych i badań pojazdów przeprowadzanych w trakcie kontroli.

(akta kontroli: tom I, str. 99)

Zdaniem Zastępcy Prezydenta: ustawowe uprawnienie organu nadzorczego do zawierania porozumienia w sprawie kontroli z Transportowym Dozorem Technicznym daje gwarancję oceny procedury działania diagnostów z punktu widzenia poprawności i kompletności czynności na najwyższym poziomie merytorycznym. [...] w ocenie organu niezbędne są nowe regulacje prawne, które będą obligowały diagnostów do rzetelnej, kompleksowej oceny każdego pojazdu. Przyczynić się może do tego, mająca być wdrożona Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z 3 kwietnia 2014 r., która wprowadza obowiązek rejestrowania i archiwizowania wszystkich parametrów pojazdu pozyskanych w trakcie badania. Konieczność ich utrwalenia w systemie wyeliminuje przypadki kiedy to w ogóle nie dokonuje się pomiarów parametrów mających wpływ na zanieczyszczenie środowiska. Diagnosta nie będzie mógł wykonać badania niekompletnego (przy założeniu, że system informatyczny na to nie pozwoli), a tym samym pojazd nie uzyska wyniku pozytywnego z badania dopóki nie zostanie usunięta usterka powodująca niesprawność czy ponadnormatywną emisyjność spalin. Rejestrowanie wszystkich parametrów z badania pojazdu pozwoli organowi nadzorcemu na ocenę pracy diagnosty na podstawie zarejestrowanego w systemie materiału archiwalnego a nie tak jak obecnie, jedynie w trakcie kontroli.

(akta kontroli: tom I, str. 412; tom IV, str. 1-12 [plik/i nr 89])

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Na 60 kontroli SKP przeprowadzonych w latach 2018-2022 (w tym po 12 w latach 2018-2020 oraz 11 w 2021 r. i 13 w 2022 r.), 34, tj. 56,7%, zostało przeprowadzonych po upływie 12 miesięcy od daty poprzedniej kontroli, tj. po terminie wynikającym z art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym.

(akta kontroli: tom I, str. 43-45, 127-132)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że: [...] wszystkie kontrole SKP odbywają się zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. co najmniej raz w roku. Przepis ten nie wskazuje, że organ nadzoru zobowiązany jest kontrolować SKP przed upływem 12 miesięcy od zakończenia poprzedniej kontroli, lecz obliguje do kontroli danej stacji przynajmniej raz w danym roku kalendarzowym – i z tego terminu organ się wywiązuje. Za potwierdzeniem przyjętej przez tutejszy organ wykładni ww. przepisu przemawia również rozróżnianie przez ustawodawcę odmiennych sytuacji związanym z terminami i używanie w związku z tym precyzyjnej dla danego casusu nomenklatury pojęciowej. Dla przykładu, w art. 82 pkt 6 ww. ustawy ustawodawca używa w stosunku do badań okresowych określenia przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie prze upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji.

(akta kontroli: tom I, str. 146-147)

W opinii NIK celem ustawodawcy było nałożenie na organy nadzoru nad SKP obowiązku prowadzenia kontroli stacji co najmniej raz w okresie kolejnych 12 miesięcy. Powyższa interpretacja art. 83b ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym ma uzasadnienie w wykładni celowościowej omawianego przepisu. Przyjęte w art. 83b

ust. 2 pkt 1 ww. ustawy rozwiązanie ma służyć przede wszystkim zapewnieniu sprawowania skutecznego nadzoru nad SKP. Jednym z warunków sprawowania takiego nadzoru jest zapewnienie regularności wykonywania czynności kontrolnych i zachowania ich częstotliwości co najmniej na nie zmniejszającym się poziomie. Realizacja tego warunku jest możliwa wyłącznie w przypadku prowadzenia kontroli co najmniej raz na 12 miesięcy. W przypadku przyjęcia rozwiązania zakładającego prowadzenie kontroli raz w roku kalendarzowym może dojść do sytuacji, w których przerwy pomiędzy kolejnymi kontrolami będą niemal dwuletnie, np. w przypadku przeprowadzenia pierwszej kontroli na początku danego roku kalendarzowego i kolejnej pod koniec następnego roku.

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd podejmował działania na rzecz wyeliminowania z ruchu pojazdów niespełniających wymagań technicznych związanych z emisją spalin. W badanym okresie kontrolowano SKP, a w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących badania emisji spalin, wydawano pisemne zalecenia pokontrolne oraz wyznaczano termin ich usunięcia. Jednakże większość kontroli (56,7%) odbywała się po terminie 12 miesięcy od daty poprzedniej, tj. niezgodnie z wymogiem zawartym w art. 83b ust. 2 pkt 1 *Prawa o ruchu drogowym*.

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

- Wnioski
1. Podjęcie działań w celu zaktualizowania *Planu transportowego*.
 2. Uwzględnienie obowiązku zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych przy planowaniu zakupu samochodów dla Miasta oraz jego jednostek.
 3. Przeprowadzanie kontroli SKP w okresach nie dłuższych niż 12 miesięcy od ostatniej kontroli.

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 we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania NIK
o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Wrocław, 11 września 2023 r.

Kontroler
Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński

.....
podpis

.....
podpis



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.016.02.2023
P/23/064

Wrocław, dnia 9 października 2023 r.

**Pan
Tadeusz
Krzakowski
Prezydent Miasta
Legnicy**

POWIADOMIENIE

Zgodnie z art. 35c ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r., poz. 623), Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu powiadamia, że w tekście wystąpienia pokontrolnego z 11 września 2023 r., skierowanego w wyniku kontroli P/23/064 – *„Działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych”*, przeprowadzonej w Urzędzie Miasta Legnicy, dokonano w dniu 9 października 2023 r. sprostowania oczywistych omyłek pisarskich w następujący sposób:

- na str. 9 w wierszu pierwszym od dołu skreśla się wyraz „*mobilności*” i zastępuje wyrazem „*elektromobilności*”,
- na str. 10 w wierszu 14 od góry skreśla się wyraz „*mobilności*” i zastępuje wyrazem „*elektromobilności*”,
- na str. 42 w wierszu 18 od góry skreśla się wyraz „*strukturalnych*” i zastępuje wyrazem „*terytorialnych*”.

Sprostowanie niniejszych omyłek nie podlega zaskarżeniu.