



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Małopolska Delegatura w Krakowie

DMK.410.15.3.2026

**Pan
Krzysztof Wołos
Wójt
Gminy Wielka Wieś
Urząd Gminy Wielka Wieś
Plac Wspólnoty 1
32-085 Szyce**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/25/019 Transport zbiorowy w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Gminy Wielka Wieś, Plac Wspólnoty 1, 32-085 Szyce (dalej: <i>Gmina</i>)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Wołos, Wójt Gminy, od 7 maja 2024 r. do nadal W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Krzysztof Wołos, Wójt Gminy, od 19 listopada 2018 r. do 6 maja 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów. 2. Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. 3. Integracja publicznego transportu zbiorowego.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2025 r. z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem i po, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Małopolska Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	1. Paweł Karbownik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/134/2025 z 8 października 2025 r. oraz nr DMK/7/2026 z 2 stycznia 2026 r. 2. Maciej Sarliński, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/144/2025 z 4 listopada 2025 r. oraz nr DMK/15/2026 z 5 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-2, 1055-1056, 1057, 1069-1096, 1852-1855)

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

OCENA OGÓLNA

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Objęte kontrolą wybrane działania Gminy w zakresie organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego co do zasady miały korzystny wpływ na zainteresowanie i korzystanie z komunikacji publicznej przez jej mieszkańców, jednak nie zapewniły odpowiedniej dostępności osobom niepełnosprawnym. Kwestie publicznego transportu zbiorowego ujęte były przez Gminę w dokumentach strategicznych, tj. w dwóch Strategiach Rozwoju Gminy Wielka Wieś z perspektywą obowiązywania do 2030 r. Gmina przyjęła także do realizacji *Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego*, który stanowił dokument strategiczny o charakterze planistycznym, obejmujący zagadnienia związane z organizacją i rozwojem systemu transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności na terenie całej metropolii. W okresie objętym kontrolą Gmina nie prowadziła w sposób zorganizowany działań polegających na systematycznym gromadzeniu informacji od mieszkańców i użytkowników transportu zbiorowego odnośnie zmieniających się potrzeb transportowych, jak również nie badała bezpośrednio satysfakcji pasażerów, jednakże identyfikowała potrzeby mieszkańców przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, portali społecznościowych lub na spotkaniach w sołectwach. Jednocześnie Gmina podejmowała starania w celu wdrożenia informacji uzyskiwanych od mieszkańców u głównego organizatora transportu na terenie Gminy, które nie zawsze były skuteczne.

W latach 2022–2025 (30 czerwca) Gmina zapewniła funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o porozumienia zawarte z sąsiednimi gminami, tj. Gminą Miejską Kraków³ oraz Gminą Zielonki, pełniącymi rolę organizatorów transportu zbiorowego na terenie Gminy Wielka Wieś, jak również umowy zawierane z przewoźnikiem świadczącym usługi komunikacyjne na trasie wewnątrzgminnej (linia bezpłatna od 2023 r.). Gmina jednak w niepełnym zakresie zagwarantowała sobie bezpośredni wpływ na jakość świadczonych usług, pozbawiając się możliwości kontroli usług przewozowych w przypadku porozumienia zawartego z Gminą Zielonki. NIK negatywnie ocenia realizację transportu na linii wewnątrzgminnej realizowanej niezgodnie z zawartą umową, tj. z wykorzystaniem pojazdu niedostosowanego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności, o czym Gmina dowiedziała się dopiero po oględzinach przeprowadzonych przez NIK.

Gmina w rejonie przystanków przesiadkowych zapewniła trzy bezpłatne parkingi, które nie były oznaczone w wymagany sposób, lecz umożliwiały zmianę środka transportu na publiczny transport zbiorowy. NIK zaznacza, że tylko na jednym z trzech parkingów zapewniono miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami.

W Gminie zauważalne były tendencje rozwojowe w zakresie publicznego transportu zbiorowego, tj. zwiększyła się liczba tras komunikacyjnych, przystanków, co korespondowało ze wzrostem liczby zamieszkałej ludności.

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

³ Dalej: *GMK*.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów
Opis stanu faktycznego	1.1. W latach 2022–2025 (30 czerwca) w Gminie pozyskiwano informacje od mieszkańców i użytkowników transportu zbiorowego odnośnie zmieniających się potrzeb transportowych, z tym, że nie odbywało się to w sposób zorganizowany i usystematyzowany, tj. specjalistycznych badań preferencji i opinii mieszkańców lub użytkowników transportu zbiorowego np. w formie badań ankietowych. Pozyskiwanie opinii od pasażerów nie zostało uregulowane w wewnętrznych procedurach. W okresie objętym kontrolą, w rejestrze skarg i wniosków nie odnotowano wpływu korespondencji w zakresie dostępu do komunikacji miejskiej. Pisma i wiadomości kierowane do Urzędu nie spełniały wymogów formalnych określonych dla skarg w Kodeksie postępowania administracyjnego⁵. Wójt wyjaśnił, że do Urzędu Gminy wpływały sporadycznie pisma z zakresu transportu publicznego, najczęściej jednak sygnały od mieszkańców zgłaszane były telefonicznie w formie próśb o wprowadzenie zmian w rozkładach jazdy i miały one charakter rozproszony i jednostkowy. Wójt oświadczył, że nie prowadzono w Gminie rejestru tego rodzaju zgłoszeń, ani nie sporządzano notatek służbowych z przeprowadzonych rozmów telefonicznych. Ponadto Wójt wyjaśnił, że (...) <i>potrzeby mieszkańców były identyfikowane poprzez bieżące zgłoszenia mieszkańców, którzy swoje uwagi lub wnioski najczęściej przekazywali telefonicznie bądź za pośrednictwem oficjalnego profilu Gminy w serwisie Facebook, zgłoszenia podczas zebrań wiejskich z udziałem Sołtysów oraz Wójta, podczas których mieszkańcy mogli bezpośrednio przedstawiać swoje potrzeby dotyczące m.in. transportu publicznego; zgłaszane postulaty były następnie przekazywane do właściwego referatu celem analizy i ewentualnego wdrożenia.</i> (akta kontroli str. 3-6, 17-19, 298-343, 1049-1054, 1146-1193, 1460-1471, 1518-1524, 1530-1536) Do Urzędu kierowano korespondencję o charakterze uwag do funkcjonowania transportu publicznego dot. linii aglomeracyjnej 310, 230 oraz 730 (obecnie 210). Wójt w odniesieniu do problemu z funkcjonowaniem linii aglomeracyjnej nr 310 związanego z jej przepełnieniem i możliwości skierowania do jej obsługi pojazdów przegubowych, wyjaśnił, że był on wielokrotnie podnoszony zarówno podczas spotkań z Dyrektorem Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie⁶, jak i w oficjalnych pismach kierowanych przez Gminę do ZTP. Wójt kierował korespondencję do ZTP w zakresie ewentualnych zmian w liniach aglomeracyjnych dot. zwiększenia liczby kursów na linii 220, przedłużenia linii 230, zastosowania autobusu przegubowego na linii 310 w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Wnioski kierowane przez Wójta do ZTP zostały negatywnie rozpatrzone, w szczególności ZTP wskazał w kwestii linii aglomeracyjnej:

⁴ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691); dalej: *kpa*.

⁶ Dalej: *ZTP*.

- 220 – (...) ze względu na wysoki koszt zakupu pojazdów oraz godziny pracy kierowców, kierowanie pojazdu do obsługi tylko jednej pary kursów jest dla operatora działaniem nieekonomicznym;
- 230 – rozwiązanie zaproponowane przez Gminę nie wpisywało się w przyjęte założenia organizacji transportu publicznego na tym terenie;
- 310 – infrastruktura drogowa na terenie gminy nie umożliwiała przejazdów wielkopojemnych na tej trasie.

(akta kontroli str. 3-6, 17-47, 1460-1471)

Jednocześnie Wójt nie podjął decyzji o partycypowaniu w 2025 r. i w 2026 r. w kosztach funkcjonowania linii użyteczności publicznej realizowanej połączeniami autobusowymi Małopolskich Linii Dostawowych Kolei Małopolskich przebiegającej przez teren Gminy na trasie Chrzanów-Krzeszowice-Kraków, proponowanej przez Urząd Województwa Małopolskiego.

Wójt wyjaśnił, że *po przeanalizowaniu zaproponowanej trasy linii autobusowej relacji Chrzanów – Krzeszowice – Kraków stwierdzono jednak, że linia ta przebiega przez teren Gminy jedynie na krótkim odcinku w miejscowości Modlniczka. W związku z bardzo ograniczonym zasięgiem obsługi mieszkańców Gminy Wielka Wieś oraz niewspółmiernie wysokimi kosztami współfinansowania, uznano, że udział finansowy Gminy w tej linii nie byłby rozwiązaniem ekonomicznie uzasadnionym, z uwagi na fakt, że Gmina Wielka Wieś jest dobrze skomunikowana z miastem Kraków. Wynika to zarówno z bezpośredniego sąsiedztwa z Gminą Miejską Kraków, jak i z funkcjonowania czterech linii autobusowych o charakterze aglomeracyjnym. Wszystkie te linie zapewniają bezpośrednie połączenia do krakowskich pętli tramwajowych: Bronowice Małe, Krowodrza Górka oraz Salwator, umożliwiając dalszą podróż komunikacją tramwajową w głąb miasta. Dodatkowo, trzy z wymienionych linii aglomeracyjnych obsługują przystanek Bronowice SKA, co pozwala pasażerom na dogodną przesiadkę na Szybką Kolej Aglomeracyjną. Takie rozwiązanie zapewnia mieszkańcom Gminy szybki i niezawodny dostęp do kolejowego systemu transportu publicznego, stanowiącego istotny element zintegrowanego układu komunikacyjnego obszaru metropolitalnego Krakowa.*

(akta kontroli str. 1711-1734)

Gmina była organizatorem transportu publicznego w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁷ wyłącznie w przypadku umów zawartych z przewoźnikiem na świadczenie usług komunikacyjnych wewnątrzgminnej linii busowej (bezpłatnej od 2023 r.), a w pozostałym zakresie zadanie Gminy polegające na organizacji transportu publicznego zostało powierzone do realizacji w drodze porozumień międzygminnych. W przypadku umów zawartych z przewoźnikiem obsługującym gminną linię, w latach 2022–2025 (30 czerwca) zapewniono transport na trasach:

- w roku 2022: Czajowice – Bębło – Wierzchowie – Wielka Wieś – Kraków;
- w roku 2023: Czajowice – Bębło – Wierzchowie – Wielka Wieś – Szyce;
- w latach 2024–2025: Czajowice – Bębło – Wierzchowie – Wielka Wieś – Szyce – Giebułtów.

Wyznaczone trasy łączyły północ z południem Gminy, jednocześnie zapewniając możliwość transportu mieszkańcom terenów oddalonych od przystanków linii

⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285); dalej: *ptz*.

aglomeracyjnych (np. Czajowice, Wierzchowie). Przebieg linii gwarantował możliwość przesiadki pasażerów na inne linie autobusowe obsługiwane w ramach zawartych porozumień międzygminnych.

(akta kontroli str. 145-297, 1195-1218)

1.2. W Gminie nie opracowano planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w związku z brakiem takiego obowiązku wynikającego z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a ptz w przypadku gmin liczących mniej niż 50 tys. mieszkańców oraz nie opracowano innych dokumentów strategicznych związanych bezpośrednio z publicznym transportem zbiorowym w Gminie.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 1146-1193)

W latach 2022–2025 (30 czerwca) obowiązywały przyjęte w formie uchwał, przez Radę Gminy Strategia Rozwoju Gminy Wielka Wieś na lata 2020–2030⁸ oraz Strategia Rozwoju Gminy Wielka Wieś do 2030 roku⁹, które odnosiły się do zagadnień związanych z publicznym transportem zbiorowym, w których jako jeden z celów operacyjnych w obszarze *Gospodarka lokalna*, w ramach celu strategicznego *Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka lokalna* wskazano odpowiednio *budowę/zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego*. Gmina realizowała w ograniczonym zakresie cele w zakresie transportu publicznego wskazane w przyjętych Strategiach Rozwoju. W obowiązującej strategii jako kierunki działań w zakresie celu operacyjnego **1.3. Zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego** wskazano m.in.:

- współpracę z innymi właścicielami i zarządcami infrastruktury komunikacyjnej w zakresie inwestycji drogowych i towarzyszących (np. kanalizacja deszczowa), optymalizacji organizacji ruchu drogowego (oznakowania drogowe, przejścia dla pieszych itp.), poprawy bezpieczeństwa (budowa ciągów pieszych, oświetlenie przejść i chodników, podnoszenie jakości nawierzchni itp.), a także uwzględniania przy realizacji inwestycji aspektów społecznych i środowiskowych;
- wspieranie działań zmierzających do budowy linii tramwajowej miasta Kraków do granic gminy Wielka Wieś (wzdłuż drogi krajowej nr 94);
- budowę, przebudowę i remonty gminnej infrastruktury komunikacyjnej i towarzyszącej (dróg, mostów, chodników, przejść dla pieszych, ciągów rowerowych i pieszorowerowych, parkingów itp.; regulacja stan prawny, pozyskiwanie nowych terenów, kompleksowe inwestycje, uwzględniające również takie elementy jak np. kanalizacja deszczowa). Nacisk na zrównoważenie lokalnego układu komunikacyjnego oraz jego dostosowanie do zewnętrznych inwestycji, a także poprawę bezpieczeństwa (głównie pieszych i rowerzystów);
- rozwój i promocję transportu zbiorowego, dostosowanego do możliwości i potrzeb społecznych i gospodarczych (rozwój i modernizacja infrastruktury do obsługi podróżnych, zintegrowanie różnych form transportu, w tym rozwój i modernizacja przystanków oraz sieci obiektów typu „parkuj i jedź”,

⁸ Uchwała Nr XVII/206/2020 Rady Gminy Wielka Wieś w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Gminy Wielka Wieś na lata 2020–2030.

⁹ Uchwała Nr LXX/782/2024 Rady Gminy Wielka Wieś w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Wielka Wieś do 2030 roku.

współpraca z przewoźnikami publicznymi i prywatnymi na rzecz optymalizacji rozkładów jazdy, linie dowozowe, współpraca w zakresie zarządzania systemem transportowym zgodnie z Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej itp.);

- edukację i promocję oraz wsparcie rozwoju nowej kultury mobilności, opartej w szczególności o ekologiczny transport zbiorowy, elektromobilność, mobilność wykorzystującą napędy i paliwa alternatywne, środki transportu indywidualnego inne niż samochód.

(akta kontroli str. 1219-1446)

Wójt wyjaśnił, że w *latach 2022–2025 Gmina Wielka Wieś nie podejmowała działań związanych z nabywaniem nowych terenów pod parkingi czy prowadzenie działań promujących transport zbiorowy, mimo że cele te zostały wskazane w Strategiach Rozwoju Gminy przyjętych przez Radę Gminy w latach 2020 oraz 2024. Realizacja tego celu operacyjnego została zaplanowana jako działanie długoterminowe, obejmujące kolejne etapy wdrażania strategii, z horyzontem czasowym do 2030 r., dlatego w okresie 2022–2025 nie była jeszcze wdrażana w pełnym zakresie*. Wójt w wyjaśnieniach wskazał, że w okresie objętym kontrolą Gmina podejmowała działania poprawiające dostępność i bezpieczeństwo dojścia do przystanków komunikacji publicznej poprzez budowanie nowych odcinków chodników. Wójt wskazał również, że podjęto działania związane z rozwojem ofert przewozowej w 210 gminie, czego skutkiem było wprowadzenie nowej linii Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego¹⁰ 210 na trasie Modlniczka-Kraków oraz zawarcie porozumienia z Gminą Zielonki dotyczącego linii W6. Ponadto Wójt wyjaśnił, że Gmina uczestniczyła w procesie tworzenia i wdrażania biletu metropolitalnego, a także prowadziła działania i planistyczne związane z dalszym rozwojem komunikacji na terenie Gminy. Wójt podsumował, że w *latach 2022–2025 nie realizowano jeszcze działań stricte dotyczących tworzenia pełnego zintegrowanego systemu transportowego, ponieważ są one planowane jako element długofalowej wizji rozwoju Gminy z perspektywą do 2030 r. Jednocześnie Gmina prowadziła szereg działań towarzyszących, bezpośrednio wspierających dostępność transportu publicznego i stanowiących fundament dla późniejszej kompleksowej integracji systemu transportowego*.

(akta kontroli str. 1518-1524, 1530-1536)

Jednocześnie Gmina, będąc członkiem Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, uczestniczyła w opracowaniu oraz przyjęła 27 lutego 2024 r. *Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego* (ang. Sustainable Urban Mobility Plan, dalej: SUMP)¹¹, który stanowił dokument strategiczny o charakterze planistycznym, obejmujący zagadnienia związane z organizacją i rozwojem systemu transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności na terenie całej metropolii¹². Zarządzającymi procesem opracowania SUMP były komórki merytoryczne Urzędu Miasta Krakowa we współpracy ze Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska. Na etapie uzgodnień prowadzonych

¹⁰ Dalej: MPK.

¹¹ Uchwała Nr LXX/786/2024 Rady Gminy Wielka Wieś z dnia 27 lutego 2024 r. w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego.

¹² Metropolia Krakowska obejmowała teren Miasta Krakowa oraz okolicznych gmin: Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów oraz Zielonki.

przez Radę Miasta Krakowa w spotkaniach uczestniczyli m.in. przedstawiciele gmin tworzących Stowarzyszenie.

Wójt wyjaśnił, że *prace/konsultacje z Gminami w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska w temacie opracowania SUMP, rozpoczęły się już w 2020 roku, w tym w udziale z udziałem przedstawicieli Gminy Wielka Wieś. Przedstawiciele Gminy w szczególności (...) Zastępca Wójta Gminy Wielka Wieś uczestniczył w spotkaniach Zespołu ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej, jakie odbywały się m.in. w Zielonkach, Niepołomicach i Skawinie (...).* Ponadto Wójt wyjaśnił, że opracowanie SUMP było poprzedzone analizami i badaniami opinii mieszkańców, a dokumenty to potwierdzające znajdują się w Metropolii Krakowskiej

SUMP zawiera syntetyczne ustalenia w zakresie uwarunkowań demograficznych, przestrzennych, środowiskowych, gospodarczych, społecznych i transportowych na podstawie przygotowanego raportu diagnostycznego w ww. obszarach. SUMP określił wskaźniki przyjęte dla monitorowania i oceny PZMMK przyjmując dla nich wartość bazową i docelową w 2033 r., a tym samym pożądany trend, nie podając pożądanych wartości dla poszczególnych okresów.

Równoległe z SUMP były prowadzone prace nad przygotowaniem Strategii Metropolii Krakowskiej 2030.

(akta kontroli str. 48-144, 1146-1193, 1219-1446)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia, że Gmina będąc członkiem Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, uczestniczyła w opracowaniu oraz przyjęła 27 lutego 2024 r. SUMP, który stanowił dokument strategiczny o charakterze planistycznym, obejmujący zagadnienia związane z organizacją i rozwojem systemu transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności na terenie całej metropolii. Jednakże, w latach 2022–2025 (30 czerwca), Gmina nie badała bezpośrednio satysfakcji pasażerów z funkcjonowania transportu publicznego na jej terenie (specjalistyczne badania realizowane np. przez podmioty zewnętrzne), jednakże identyfikowano potrzeby mieszkańców przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, portali społecznościowych czy na spotkaniach w sołectwach. W przypadku uzyskania informacji w formie pozaskargowej (wnioski, prośby, petycje) od mieszkańców Gminy w zakresie potrzeb transportowych, takich jak częstotliwość kursowania, przebieg tras czy pojemność autobusów, to Gmina podejmowała starania w celu ich wdrożenia u organizatora transportu.

W okresie objętym kontrolą obowiązywały dwie Strategie Rozwoju Gminy Wielka Wieś z terminem osiągnięcia zakładanych celów w 2030 roku, jednak Gmina w ograniczonym zakresie realizowała te cele w odniesieniu do transportu publicznego. Pomimo przyjęcia długofalowych strategii w okresie 2022–2025 (30 czerwca), czyli łącznie przez 3,5 roku, Gmina nie realizowała w pełni wyznaczonych w nich celów, przez co w konsekwencji ich realizacja może być zagrożona. W strategiach nie określono szczegółowych terminarzy realizacji celów.

Opis stanu
faktycznego

2.1. W Gminie publiczny transport zbiorowy został zorganizowany w oparciu o komunikację autobusową i busową w związku z brakiem na jej terenie infrastruktury technicznej umożliwiającej zapewnienie transportu publicznego w innej formie. W okresie objętym kontrolą Gmina realizowała to zadanie w oparciu o:

- Porozumienie Międzygminne zawarte 20 grudnia 2007 r. z GMK, na mocy którego Gmina powierzyła Miastu, jako organizatorowi, wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego, a podmiotem realizującym w imieniu Miasta zadania objęte Porozumieniem był ZTP;
- Porozumienie Międzygminne zawarte 10 listopada 2023 r. z Gminą Zielonki, na mocy którego Gmina powierzyła Gminie Zielonki, jako organizatorowi, zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej porozumieniem w okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2028 r.;
- cztery umowy zawierane rokrocznie z przewoźnikiem dotyczące świadczenia usług komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie określonej w umowach.

W przypadku umów zawieranych z przewoźnikiem Gmina zagwarantowała sobie częściowy wpływ na jakość świadczonych usług transportowych, w tym m.in. punktualności, niezawodności podróżowania, czystości i ogrzewania, trasę oraz wynagrodzenie za świadczone usługi. W umowach nie uwzględniono z kolei wymogów dotyczących czasu i częstotliwości podróżowania, zapewnienia pojazdów i ilości miejsc siedzących, chłodzenia pojazdu, a także ilości miejsc dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W ograniczonym zakresie zapewniono wymogi jakościowe w umowach zawartych z przewoźnikiem, co szerzej przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 145-277, 1146-1151, 1518-1524, 1530-1536)

W ramach weryfikacji wyposażenia pojazdów obsługujących transport publiczny w Gminie, dokonano oględzin autobusów oraz busów sześciu linii¹³ komunikacji publicznej – sześciu pojazdów skierowanych do obsługi wskazanych linii.

Cztery autobusy MPK były dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami, osób o ograniczonej możliwości ruchowej oraz pasażerów podróżujących z wózkami dziecięcymi. Wszystkie cztery pojazdy były autobusami niskopodłogowymi, zawierającymi składaną platformę umożliwiającą do nich wjazd wózkom, dedykowane miejsca oraz przyciski dla wskazanych pasażerów o specjalnych potrzebach.

Bus obsługujący linię W6 był pojazdem częściowo niskopodłogowym (niska podłoga znajdowała się tyłu pojazdu), jednakże posiadał możliwość przewozu osób z niepełnosprawnością poruszających się na wózku. Pojazd w niskopodłogowej części wyposażony był w składaną platformę umożliwiającą wjazd wózkiem oraz dedykowany przycisk dla osób z niepełnosprawnościami.

¹³ Linie autobusowe nr 310, 230, 210 i 220 obsługiwane przez GMK/MPK, wewnątrzgminna linia bus obsługiwana przez przedsiębiorcę prowadzącego usługi transportowe oraz linia bus W6 obsługiwana przez Gminę Zielonki. Oględziny przeprowadzono 1 grudnia 2025 r.

Z kolei pojazd obsługujący wewnątrzgminną linię na trasie Czajowice – Bębło – Wierzchowice – Wielka Wieś – Szyce – Giebułtów nie był dostosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości ruchowej. Bus nie posiadał udogodnień dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz podróżującymi z wózkami dziecięcymi, czyniąc możliwość podróżowania tym środkiem transportu przez wskazane osoby w znacznym stopniu utrudnionym lub wręcz niemożliwym, co opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1195-1198, 1216-1218, 1688-1698)

W latach 2022–2025 (30 czerwca) Gmina nie prowadziła kontroli usług przewozowych/przewoźników w związku z Porozumieniem Międzygminnym zawartym z GMK 20 grudnia 2007 r.¹⁴, pomimo przysługujących jej uprawnień, natomiast w przypadku Porozumienia Międzygminnego zawartego z Gminą Zielonki nie przewidziano możliwości kontroli usług przewozowych. Brak realizacji uprawnień kontrolnych miał również miejsce w przypadku umów zawartych z przewoźnikiem świadczącym usługi komunikacyjne na terenie Gminy¹⁵, co szerzej przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 3-6, 17-21, 145-283, 1146-1151)

W rejestrach skarg i wniosków za lata 2022–2025 (30 czerwca) nie stwierdzono skarg mieszkańców w ww. zakresie, jak również dotyczących niedostosowania sieci komunikacyjnej oraz ilości i rozmieszczenia przystanków do potrzeb mieszkańców Gminy.

(akta kontroli str. 1049-1054)

2.2. W okresie objętym kontrolą, w Gminie wzrastała rokrocznie liczba ludności ją zamieszkująca. W 2022 r. gminę zamieszkiwało 15 962 mieszkańców, w 2023 r. – 16 400, w 2024 r. – 16 970, a do 30 czerwca 2025 r. – 17 331. Wzrastała również liczba przystanków komunikacji publicznej z 92 w 2022 r. do 96 w 2023 r. i 99 od 2024 r. do 30 czerwca 2025 r. W 2022 r. i 2023 r. w gminie funkcjonowały cztery trasy komunikacyjne, a w okresie od 2024 r. do 30 czerwca 2025 r. liczba ta wzrosła do sześciu.

Liczba kursów w dobie do i z gminy do centrum miasta:

- w 2022 r. wynosiła: 161 w dni robocze, 71 w soboty oraz 71 w niedziele – w okresie od 1 stycznia do 13 lutego 2022 r., 209 w dni robocze, 77 w soboty i 73 w niedziele – w okresie od 14 lutego do 29 kwietnia 2022 r. oraz 211 w dni robocze, 77 w soboty i 73 w niedziele – od 30 kwietnia do 31 grudnia 2022 r.
- w 2023 r. wynosiła: 207 w dni robocze, 73 w soboty oraz 69 w niedziele – w okresie od 1 stycznia do 8 września 2023 r., 243 w dni robocze, 107 w soboty i 73 w niedziele – w okresie od 9 września do 31 grudnia 2023 r.)
- w 2024 r. wynosiła: 243 w dni robocze, 107 w soboty oraz 103 w niedziele – w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2024 r., 239 w dni robocze, 101 w soboty i 97 w niedziele – w okresie od 1 lipca do 9 listopada 2024 r., 235 w dni robocze, 99 w soboty i 99 w niedziele – w okresie od 9 listopada do 22

¹⁴ Porozumienie Międzygminne powierzające przez Gminę Wielka Wieś Gminie Miejskiej Kraków wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego.

¹⁵ Umowy w przedmiocie świadczenia usług komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Wielka Wieś w latach 2022–2025.

listopada 2024 r. oraz 235 w dni robocze, 99 w soboty i 95 w niedziele – od 23 listopada do 31 grudnia 2024 r.)

- w 2025 r. (do 30 czerwca) wynosiła: 235 w dni robocze, 99 w soboty oraz 95 w niedziele.

Liczba kursów w dobie w obrębie Gminy (i gmin przyległych – nie do centrum) wyniosła w 2022 r. – 14, w 2023 r. – 14, w 2024 r. – 38 oraz do 30 czerwca 2025 r. – 38.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 23-24, 1687)

W Gminie nie określono przystanków komunikacyjnych uchwałą Rady Gminy, co szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1847-1851)

W Gminie funkcjonuje publiczny transport zbiorowy w formie autobusowej oraz busowej. W wyniku oględzin 15 przystanków komunikacji publicznej¹⁶ znajdujących się na terenie Gminy, obsługiwanych przez operatorów oraz przewoźnika, z którymi Gmina zawarła porozumienia i umowy dotyczące organizacji transportu publicznego (GMK, Gmina Zielonki, przedsiębiorcą prowadzącym działalność w zakresie usług transportowych) stwierdzono, że wyposażenie przystanków nie było jednorodne. Pięć przystanków zostało wyposażonych w słupek, natomiast 10 w wiaty przystankowe z ławkami. Ponadto, na ich wyposażenie składały się kosze na śmieci (na 12 z 15 przystanków), rozkłady jazdy (na 14 z 15 przystanków) oraz tabliczki z nazwą przystanku (na dziewięciu z 15 przystanków – co szerzej przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*). Wszystkie przystanki były oznaczone znakiem drogowym D-15. W sąsiedztwie jednego przystanku umiejscowiony był stojak rowerowy. Przy jednym przystanku pełniącym funkcję pętli autobusowej, umiejscowiono przenośną toaletę. Na trzech przystankach wystąpiły widoczne ślady wandalizmu – na jednym w postaci graffiti na wiacie przystankowej, na drugim w postaci graffiti i zniszczonej ławki w wiacie, natomiast na trzecim przystanku stwierdzono wybitą szybę w wiacie.

(akta kontroli str. 1195-1215, 1500-1515)

Dostęp do informacji pasażerskiej był na terenie Gminy zapewniony w ograniczonym zakresie. W wyniku oględzin stwierdzono, że rozkłady jazdy zostały umieszczone na 14 z 15 przystanków. Rozkład jazdy nie widniał na przystanku obsługiwanym przez GMK/MPK, na którym stwierdzono wystąpienie aktów wandalizmu. Na żadnym z przystanków nie zamieszczono regulaminu przewoźnika. Ponadto, na przystankach obsługiwanych przez linię busową wewnątrzgminną, na rozkładach jazdy nie umieszczono nazwy przewoźnika. Nie zapewniono informacji o nazwach przystanków w niektórych lokalizacjach (nazwy widniały na dziewięciu z 15 przystanków objętych oględzinami). Na przystankach wyłącznie dla linii wewnątrzgminnej bus, w ogóle nie zamieszczano ich nazw.

(akta kontroli str. 1500-1515)

Na terenie Gminy zapewniono możliwość zakupu biletów komunikacyjnych w zależności od organizatora transportu.

¹⁶ Wybranych metodą osądu kontrolera. Oględziny przeprowadzono 19 listopada 2025 r.

Wójt Gminy wyjaśnił w kwestii przewoźnika obsługującego wewnątrzmiejscową linię busową, że w 2022 r. *dystrybucja biletów odbywała się w sposób bezpośredni, tj. poprzez sprzedaż realizowaną przez kierowcę pojazdu*, a od 2023 r. jest to linia bezpłatna.

Bilety na linie aglomeracyjne obsługiwane przez MPK w wyniku porozumienia z GMK, były dostępne jak wyjaśnił Wójt *w formie elektronicznej, za pośrednictwem aplikacji mobilnych, takich jak np. „IMKA” lub „Zbiletem” oraz innych udostępnianych przez organizatorów i operatorów transportu.*

(akta kontroli str. 1460-1463)

Na terenie Gminy funkcjonuje wyłącznie jeden automat biletowy, znajdujący się w miejscowości Szyce, przy ul. Plac Wspólnoty 2. Można w nim zakupić bilety na linie autobusowe obsługiwane przez GMK/MPK. Oględziny czterech pojazdów MPK wykazały, że w każdym z nich znajdował się automat biletowy umożliwiający zakup biletów przy pomocy karty płatniczej/elektronicznie.

(akta kontroli str. 1460-1463, 1688-1698)

Wójt wyjaśnił, że *w okresie 2022–2025 Gmina Wielka Wieś nie występowała do Gminy Miejskiej Kraków z wnioskiem o zwiększenie liczby możliwości stacjonarnego zakupu biletów, w tym o instalację dodatkowych automatów biletowych na terenie Gminy. Brak takiego działania wynikał z faktu, że mieszkańcy nie zgłaszali zapotrzebowania na rozbudowę sieci stacjonarnych punktów sprzedaży, ani nie sygnalizowali trudności związanych z zakupem biletów do komunikacji aglomeracyjnej. Gmina nie odnotowała żadnych skarg ani prośb dotyczących niewystarczającej dostępności automatów biletowych. (...) każdy pojazd obsługujący linie aglomeracyjne jest wyposażony w automat biletowy, umożliwiający zakup biletu podczas podróży, bilety jednorazowe można nabywać również poprzez liczne aplikacje mobilne obsługujące płatności za komunikację miejską, bilety okresowe (miesięczne) są dostępne w aplikacji mobilnej Karty Krakowskiej (KKM) oraz w innych elektronicznych systemach sprzedaży.*

(akta kontroli str. 1518-1524, 1530-1536)

Wójt wyjaśnił, że *w odniesieniu do linii W6, której organizatorem transportu jest Gmina Zielonki, dystrybucja biletów była prowadzona bezpośrednio przez przewoźnika, poprzez umożliwienie pasażerom nabycia biletów w środku transportu (u kierowcy) lub innymi kanałami udostępnionymi przez przewoźnika.*

(akta kontroli str. 1460-1463)

Transport publiczny na terenie Gminy ograniczony jest do transportu kołowego, w związku z tym, na jej terenie funkcjonują jedynie węzły przesiadkowe, umożliwiające zmianę linii bądź przewoźnika autobusowego na busowego.

Pięć przystanków zostało wskazanych przez Zastępcę Wójta jako węzły przesiadkowe na inne linie autobusowe i bus. W przypadku jednego z przystanków obsługiwanego przez MPK, Kierownik Referatu Dróg i Infrastruktury oświadczył w trakcie oględzin, że *jest to węzeł przesiadkowy na BUS w kierunku Olkusza*, natomiast w wiacie przystankowej nie został umieszczony rozkład żadnego z przewoźników bus.

Natomiast w bliskiej odległości od trzech przystanków¹⁷ autobusowych poddanych oględzinom, umiejscowiono przystanki umożliwiające przesiadkę na

¹⁷ W odległości od 79 m do 140 m pieszo.

wewnątrzgminną bezpłatną linię bus. Przystanki te były oznakowane znakiem drogowym D-15 i słupkiem, a także widniał na nich rozkład jazdy. W jednym przypadku, przystanek był obsługiwany przez trzech przewoźników/operatorów (GMK/MPK, Gminę Zielonki – linia W6 oraz prywatnego przewoźnika, który na podstawie umowy z Gminą obsługuje bezpłatną wewnątrzgminną linię bus).

(akta kontroli str. 1216-1218, 1500-1515)

W ramach kontroli przeprowadzono oględziny¹⁸ trzech terenów, wskazanych przez Gminę jako parkingi zlokalizowane na jej obszarze i należące do niej. Parking zlokalizowany wokół Urzędu Gminy Wielka Wieś¹⁹ posiadał 136 wyznaczonych miejsc, w tym siedem miejsc specjalnych (cztery miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, jedno dla osób podróżujących z dziećmi i dwa miejsca przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych). Trzy miejsca dedykowane dla osób z niepełnosprawnościami były oznakowane znakami pionowymi i poziomymi, natomiast jedno nie posiadało znaku pionowego oraz poziomego w kolorze niebieskim. Miejsce przeznaczone dla osób z dziećmi również nie posiadało oznakowania w formie znaku pionowego oraz poziomego w kolorze. Miejsca dla ładowania pojazdów elektrycznych znajdujące się przy ładowarce, zostały oznakowane znakiem pionowym i poziomym na zielono. Na terenie wokół Urzędu Gminy znajdowały się również trzy stojaki rowerowe. Zapełnienie parkingu wyniosło 86%, przy czym należy zaznaczyć, jak oświadczył Kierownik Referatu Dróg i Infrastruktury, że *samochody zatrzymujące się na parkingu mogą należeć do osób odwiedzających Urząd Gminy, bibliotekę gminną, aptekę, piekarnię, notariusza, fizjoterapię. Obok parkingu Urzędu Gminy znajdują się ośrodek zdrowia oraz Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej*. W obrębie parkingu umiejscowiony jest przystanek wewnątrzgminnej linii busowej, a w odległości ok. 150 m znajduje się przystanek MPK w kierunku Krakowa.

Drugi ze wskazanych terenów znajdował się przy budynku zajmowanym przez klub dziecięcy, Ochotniczą Straż Pożarną w Wielkiej Wsi oraz przy budynku poczty²⁰. Na części terenu wyznaczono 39 miejsc postojowych, których zapełnienie wynosiło 33,3%. Na pozostałej części terenu nie wyznaczono odrębnych miejsc do parkowania i znajdowało się na niej pięć pojazdów. Nie wyznaczono miejsc specjalnych dla osób z niepełnosprawnościami czy podróżujących z dziećmi. Z kolei wokół budynku poczty znajdował się plac wykorzystywany do parkowania samochodów²¹, bez wyznaczonych indywidualnych miejsc. Na placu było zaparkowanych dziewięć pojazdów. Przy budynku poczty znajdował się zadaszony stojak na rowery. Trzeci ze wskazanych terenów zlokalizowany był po przeciwnej stronie ulicy od budynku poczty²². Plac wykorzystywany do parkowania samochodów nie posiadał wyznaczonych indywidualnych miejsc. Zaparkowane na nim były cztery pojazdy. W pobliżu terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie budynku poczty, znajdował się przystanek wewnątrzgminnej linii busowej oraz przystanek MPK w kierunku Krakowa. Na tych terenach nie wyznaczono miejsc specjalnych dla osób z niepełnosprawnościami oraz dla podróżujących z dziećmi, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Dodatkowo żaden z terenów wskazanych

¹⁸ Oględziny przeprowadzono 9 grudnia 2025 r.

¹⁹ Współrzędne geograficzne: 50.1405513, 19.8629453.

²⁰ Współrzędne geograficzne: 50.1560207, 19.8444451.

²¹ Współrzędne geograficzne: 50.1564052, 19.8435865.

²² Współrzędne geograficzne: 50.156611, 19.843000.

przez Gminę jako parkingi nie został oznakowany znakiem pionowym D-18 „parking”, a ponadto nie oznakowano jednego z miejsc specjalnych na parkingu przy Urzędzie Gminy, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Wszystkie tereny były ogólnodostępne i pozostawienie na nich pojazdów nie wymagało uzyskania zgody czy konieczności poniesienia opłaty.

(akta kontroli str. 1146-1151, 1518-1536, 1701-1710, 1711-1718)

Na terenie Gminy nie funkcjonują parkingi typu P+R (parkuj i jedź). Nie przy wszystkich węzłach przesiadkowych wskazanych przez Gminę znajdują się tereny należące do niej i pełniące funkcję parkingów.

Wójt wyjaśnił, że nie utworzono parkingów typu P+R i nie zapewniono dostępu do parkingów przy węzłach przesiadkowych, ponieważ Gmina nie posiada obecnie własnych terenów, które mogły by być wykorzystane pod tego typu inwestycje. Wójt dodał, że w przypadku przekazania środków finansowych przez Radę Gminy na pozyskanie terenów oraz budowę parkingu P+R, realizacja takiego zadania będzie możliwa.

Jako główny powód braku parkingów typu P+R na terenie Gminy, Wójt wskazał również *bliską odległość Gminy od Miasta Kraków, oraz jej dobre skomunikowanie poprzez drogę krajową nr 94 do miejsc przesiadkowych, jakimi są pętle tramwajowe i autobusowe w Krakowie*. Odnośnie parkingów na terenie Gminy Wójt dodał, że *obecnie jedynym parkingiem, z którego mieszkańcy Gminy korzystają w celu pozostawienia samochodu i przesiadki na komunikację autobusową, jest parking zlokalizowany przy Urzędzie Gminy*.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 26, 1146-1151)

System transportowy Gminy w ograniczonym zakresie uwzględniał potrzeby osób z ograniczoną mobilnością. Nie wszystkie przystanki poddane oględzinom były wyposażone w wiatę i nie posiadały dodatkowych udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami. Dwa z trzech parkingów znajdujących się przy węzłach przesiadkowych nie posiadały miejsc dedykowanych dla osób z ograniczoną mobilnością. Ponadto wewnątrzgminna linia busowa była obsługiwana przez pojazd niedostosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

(akta kontroli str. 1216-1218, 1500-1515, 1518-1536, 1701-1710)

Wójt wyjaśnił w tym względzie, że *Gmina w większości dostosowała istniejącą infrastrukturę przystankową do potrzeb osób z niepełnosprawnościami poprzez wprowadzenie udogodnień ułatwiających bezpieczne i komfortowe korzystanie z transportu publicznego. Przystanki na terenie Gminy posiadają wygodne dojścia w formie utwardzonych chodników, które zapewniają swobodny dojazd osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom o ograniczonej mobilności. Nawierzchnie peronów wykonane są z kostki brukowej, co zapewnia stabilne i równe podłoże.*

Dodatkowym udogodnieniem są podwyższone perony, których wysokość ułatwia kierowcom autobusów opuszczenie platformy dla wózków inwalidzkich, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie z pojazdu odbywa się sprawniej i bezpieczniej. Na przystankach znajdują się również wiaty przystankowe wyposażone w ławeczki, umożliwiające odpoczynek w oczekiwaniu na autobus, co jest szczególnie istotne dla osób starszych i z ograniczeniami ruchowymi.

(akta kontroli str. 1518-1536)

Gmina w umowach zawartych z przewoźnikiem obsługującym bezpłatną linię busową (od 2023 r.) oraz porozumieniach zawartych z GMK oraz Gminą Zielonki,

nie zawierała szczegółowych zapisów (takich jak standardy jakościowe, czy wymóg dodatkowych udogodnień) dotyczących dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami.

Wójt Gminy wyjaśnił, że w ramach zawartych porozumień z GMK i Gminą Zielonki, to te gminy są organizatorami transportu publicznego i odpowiadają za jego zapewnienie w zgodzie z przepisami i standardami dostępności. W przypadku bezpłatnej wewnątrzgminnej linii busowej Wójt wyjaśnił, że w zawartej umowie znajduje się zapis mówiący, że *„Wykonawca gwarantuje wykonanie usług objętych zamówieniem zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, normami i standardami”, co obejmuje również obowiązki dotyczące zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.*

(akta kontroli str. 145-283, 1146-1151)

2.3. Gmina posiadała informacje o liczbie przewiezionych pasażerów jedynie w 2022 r. oraz w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2025 r. W 2022 r. liczba przewiezionych pasażerów transportem publicznym wyniosła 2,3 mln pasażerów, a w 2025 r. (do 30 czerwca) wyniosła 1,2 mln pasażerów. Dane dotyczą wyłącznie linii aglomeracyjnych, a Gmina nie posiadała danych dotyczących linii wewnętrznych.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 27)

Gmina nie prowadziła samodzielnych pomiarów potoków podróży podróżujących transportem publicznym na jej terenie.

(akta kontroli str. 1460-1463)

Wójt wyjaśnił, że w 2024 r., na zlecenie Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, którego Gmina Wielka Wieś jest członkiem, przeprowadzono badanie pn. *„Badanie liczby pasażerów linii aglomeracyjnych, funkcjonujących w ramach systemu Komunikacja Miejska w Krakowie wraz z analizą i opracowaniem wyników”.* Badanie to obejmowało m.in. pomiar i analizę potoków podróży na liniach aglomeracyjnych przebiegających przez teren Gminy Wielka Wieś, a jego wyniki stanowiły podstawę oceny skali wykorzystania komunikacji publicznej w tym obszarze.

(akta kontroli str. 1460-1463)

W okresie objętym kontrolą, do Urzędu Gminy nie wpłynęły skargi dotyczące transportu zbiorowego, które były rozpatrywane w trybie przewidzianym w kpa.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 29-47, 1049-1054, 1460-1463)

Wójt wyjaśnił, że *do Urzędu Gminy nie wpływały skargi ani uwagi dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, które wskazywały by na konieczność podejmowania dodatkowych działań w tym zakresie. Zgłaszane przez mieszkańców problemy, w tym uwagi przekazywane telefonicznie – na przykład dotyczące rozkładów jazdy – były przez Gminę analizowane i rozwiązywane na bieżąco.*

(akta kontroli str. 1146-1151)

Gmina nie badała satysfakcji pasażerów z funkcjonowania transportu publicznego na jej terenie oraz nie prowadziła zorganizowanych działań dotyczących systematycznego gromadzenia informacji od mieszkańców dotyczących zmieniających się potrzeb transportowych, co opisano szerzej w pkt 1.1. wystąpienia.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 1146-1151)

2.4. Gmina nie prowadziła specjalistycznych działań informacyjnych i promocyjnych związanych z korzystaniem z transportu publicznego, jednakże Wójt wyjaśnił, że *działania komunikacyjne ograniczały się do przekazywania bieżących informacji za pośrednictwem oficjalnych kanałów komunikacji, takich jak strona internetowa Gminy oraz profil Gminy na portalu społecznościowym Facebook czy Magazyn informacyjno-kulturalny mieszkańców gminy Wielka Wieś*. Wójt wyjaśnił ponadto, że przekazywane informacje dotyczyły zmian w rozkładach jazdy autobusów, utrudnień w kursowaniu pojazdów oraz modyfikacji tras linii autobusowych dodając, że *Informacje te miały na celu jedynie zapewnienie mieszkańcom dostępu do aktualnych danych dotyczących funkcjonowania systemu transportowego i ułatwienie korzystania z dostępnych usług transportu zbiorowego*. W okresie objętym kontrolą nie podejmowano natomiast specjalistycznych kampanii promocyjnych, edukacyjnych ani innych aktywnych działań mających na celu zwiększenie świadomości mieszkańców o zaletach korzystania z transportu publicznego czy też zmianę ich nawyków transportowych. Jako przyczynę braku specjalistycznych działań informacyjno-promocyjnych w Gminie, Wójt wskazał ograniczenia organizacyjne oraz budżetowe, a także fakt skupienia zasobów na realizacji podstawowych zadań związanych z organizacją i funkcjonowaniem transportu publicznego, w tym współpracę z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 298-343)

Gmina będąc członkiem Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, przyjęła SUMP, który zakłada rozwój i wzmocnienie znaczenia transportu publicznego. Gmina brała udział we wdrożeniu biletu metropolitalnego oraz zintegrowała swój kołowy transport publiczny z gminami ościennymi – GMK oraz Gminą Zielonki. W latach 2023–2025 (30 czerwca) funkcjonował również bezpłatny wewnątrzgminny transport busowy.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 48-144, 247-283, 1711-1734)

2.5. W latach 2022–2025 (30 czerwca) roczne dochody Gminy wynosiły: w 2022 r. – 112 695,3 tys. zł; w 2023 r. – 114 354,7 tys. zł; w 2024 r. – 145 688,6 tys. zł oraz w 2025 r. (30 czerwca) – 86 613,8 tys. zł.

W okresie objętym kontrolą koszty wyniosły:

- w 2022 r. 120 706,1 tys. zł, w tym: 3017,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym stanowiły w całości koszty dofinansowania ze strony Gminy;
- w 2023 r. 121 132,0 tys. zł, w tym: 3672,6 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 3575,3 tys. zł to koszty dofinansowania ze strony Gminy oraz 16,2 tys. zł – koszt inwestycji w sieć transportową);
- w 2024 r. 141 272,1 tys. zł, w tym: 4504,2 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 4166,3 tys. zł to koszty dofinansowania ze strony Gminy oraz 9,8 tys. zł – koszt inwestycji w sieć transportową);
- w 2025 r. (30 czerwca) 65 316,6 tys. zł, w tym: 2193,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 1939,4 tys. zł koszty dofinansowania ze strony Gminy).

W latach 2022 oraz 2025 (30 czerwca) Gmina nie ponosiła kosztów inwestycji w sieć transportową oraz kosztów inwestycji w budowę parkingów P+R w całym okresie objętym kontrolą.

W latach 2022–2025 (30 czerwca) Gmina nie osiągała wpływów z tytułu biletów, jednocześnie uzyskując inne wpływy w związku z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, tj. w 2023 r. w wysokości 113,5 tys. zł, w 2024 r. – 347,7 tys. zł oraz w 2025 r. (30 czerwca) – 253,6 tys. zł²³.

Koszt jednego wozokilometra w przypadku transportu zbiorowego²⁴ realizowanego przez ZTP na mocy porozumienia Gminy z GMK, będącego organizatorem, wynosił odpowiednio: w 2022 r. – 7,34 zł (I-VI) oraz 8,61 zł (VII-XII), w 2023 r. – 8,93 zł oraz 9,47 zł (w przypadku linii 210 w okresie IX-XII), w 2024 r. – 9,7 zł (I-III) oraz 10,38 zł (IV-XII) a w 2025 r. (30 czerwca) – 10,58 zł (I-III) oraz 11,39 zł (IV-XII).

Z kolei koszt jednego wozokilometra w przypadku transportu zbiorowego realizowanego przez przewoźnika na linii wewnątrzgminnej na mocy umowy zawartej z Gminą, będącej organizatorem, wynosił odpowiednio: w 2022 r. – 1,92 zł, w 2023 r. – 5,51 zł, w 2024 r. – 5,94 zł a w 2025 r. (30 czerwca) – 6,42 zł.

(akta kontroli str. 3-6, 17-19, 783-1048, 1879-1887)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Niezapewnienie właściwej jakości transportu zbiorowego, poprzez nieuwzględnienie w treści umów z 22 grudnia 2021 r., 28 lutego 2023 r., 29 grudnia 2023 r. oraz 31 grudnia 2024 r. zawartych przez Gminę z przedsiębiorcą prowadzącym usługi transportowe wymogów dotyczących czasu i częstotliwości podróżowania, zapewnienia pojazdów, ilości miejsc dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz chłodzenia pojazdu, było niezgodne z art. 25 ust. 3 pkt 4 i 5 ptz i stanowiło działanie nierzetelne.

Odnośnie umowy zawartej 22 grudnia 2021 r., której przedmiotem było świadczenie usług komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy w roku 2022 na trasie Czajowice – Bębło-Wierzchowice – Wielka Wieś – Kraków, Wójt wyjaśnił, że *nie zamieszczono szczegółowych wymogów dotyczących czasu i częstotliwości podróżowania,*

²³ W 2023 r. łączna kwota wpływów wynosiła 113 527,47 zł, w tym: 112 358,40 zł – dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (wewnątrzgminna linia bus); 1169,07 zł – niewykorzystana dotacja przez ZTP (rozliczenie za 2022 r.). W 2024 r. łączna kwota wpływów wynosiła 347 737,95 zł, w tym: 566,35 zł – odsetki od nieterminowej wpłaty od podmiotu zewnętrznego; 175 000,00 zł – współfinansowanie zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przez podmiot zewnętrzny, 154 526,40 zł – dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (wewnątrzgminna linia bus); 17 645,20 zł – niewykorzystana dotacja przez ZTP (rozliczenie za 2023 r.). W 2025 r. łączna kwota wpływów wynosiła 253 613,00 zł, w tym: 26,97 zł – odsetki od nieterminowej wpłaty podmiotu zewnętrznego; 175 000,00 zł – współfinansowanie zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przez podmiot zewnętrzny; 76 036,80 zł – dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (wewnątrzgminna linia bus); 639,90 zł – zwrot niewykorzystanej dotacji przez Gminę Zielonki (rozliczenie za 2024 r.); 1909,33 zł – niewykorzystana dotacja przez ZTP (rozliczenie za 2024 r.).

²⁴ W okresie objętym kontrolą w Gminie funkcjonował wyłącznie transport drogowy.

niezawodności przewozów, zapewnienia pojazdów, liczby miejsc siedzących, miejsc dla osób o ograniczonej mobilności czy wyposażenia w system chłodzenia pojazdu, ponieważ obowiązki te były już w sposób wystarczający uregulowane zapisami umowy oraz wynikającymi z niej odwołaniami do powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W umowie obowiązującej w 2022 r. w § 3 ust. 1 wskazano, że wykonawca jest zobowiązany świadczyć usługę zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, normami i standardami, a także z wykorzystaniem pojazdów spełniających wymagane warunki techniczne, zapewniając maksymalne bezpieczeństwo, higienę i wygodę przewożonych osób. Tym samym normy prawne, w tym przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów, określały minimalny poziom standardów, które wykonawca musiał spełniać, aby pojazdy były dopuszczone do ruchu i bezpieczne dla pasażerów. (...)

Wójt ponadto wyjaśnił, że zgodnie z powołanymi przepisami Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, klimatyzacja (chłodzenie pojazdu) nie należy do obowiązkowego wyposażenia autobusów (w tym busów) dopuszczonych do ruchu. Wymagania techniczne określone w rozporządzeniu dotyczą przede wszystkim elementów wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, takich jak: układ hamulcowy, oświetlenie, ogumienie, wymagania konstrukcyjne nadwozia, wyposażenie obowiązkowe (gaśnica, trójkąt ostrzegawczy, apteczka w autobusach szkolnych itp.). Klimatyzacja nie znajduje się na liście wyposażenia obowiązkowego, ani nie jest wskazana jako warunek dopuszczenia pojazdu do eksploatacji.

Podsumowując, brak szczegółowego wyliczenia wymogów wynikał z faktu, że obowiązujące przepisy prawa oraz ogólne zapisy umowne zapewniały odpowiedni standard usług, a wykonawca – zgodnie z dotychczasową praktyką – spełniał te wymagania w sposób prawidłowy.

Z kolei w przypadku umów zawartych w latach 2023–2025 dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem była Gmina wyjaśnił, że wymogi jakościowe dot. m.in.: liczby kursów, standardów wykonywania usług, warunków technicznych pojazdów, wymogów dotyczących obsługi pasażerów, były zamieszczone w opisie przedmiotu zamówienia, w związku z tym nie zostały powielone w umowie z wykonawcą.

(akta kontroli str. 247-283, 1518-1524, 1530-1536)

NIK zwraca uwagę, że w przypadku ww. umów nie zapewniono podstawowych wymogów w zakresie dostosowania pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się lub osób podróżujących, co potwierdziły przeprowadzone oględziny. Ponadto art. 25 ust. 3 pkt 4 i 5 ptz wskazuje, jakie elementy winny znaleźć się w umowie zawieranej z przewoźnikiem.

2. Nieegzekwowanie przez Gminę zapisów § 1 pkt 2 umowy nr DI/727/2024 o wartości 331,0 tys. zł brutto zawartej 31 grudnia 2024 r. z przedsiębiorcą prowadzącym usługi transportowe w sprawie *świadczenia usług komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Wielka Wieś w roku 2025 na trasie Czajowice-Bębło-Wierzchowice-Wielka Wieś-Szyce-Giebułtów*, odwołującym się do opisu przedmiotu zamówienia w Specyfikacji Warunków Zamówienia, w którym części III pkt 9 określono, że tabor autobusowy miał być dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. W konsekwencji Gmina nie

zapewniła funkcjonowania na trasie międzygminnej taboru dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności.

Ogłędziny przeprowadzone 1 grudnia 2025 r. wykazały, że pojazd obsługujący wewnątrzgminną linię na ww. trasie nie był dostosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości ruchowej, a w szczególności nie posiadał udogodnień dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz podróżującymi z wózkami dziecięcymi.

Wójt wyjaśnił, że *Gmina Wielka Wieś, jako zamawiający usługę, nie posiada wiedzy, z jakich przyczyn w dniu ogłędzin przeprowadzonych w dniu 1 grudnia 2025 r., pojazd zapewniony przez (...) przedsiębiorcę prowadzącego usługi transportowe (dopisek NIK) nie był dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności, zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.*

Pragnę podkreślić, że w Specyfikacji Warunków Zamówienia na wykonanie usługi pn. „Świadczenie usług komunikacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Wielka Wieś w roku 2025 na trasie Czajowice – Bębło – Wierzchowie – Wielka Wieś – Szyce – Giebułtów”, znak sprawy ZP.271.27.2024, w rozdziale III – Opis przedmiotu zamówienia, pkt 9, Zamawiający jednoznacznie wskazał, że:

„Usługi transportu publicznego muszą być realizowane taborem autobusowym o liczbie miejsc siedzących minimum 17 osób i spełniającym warunki dodatkowe dla regularnej komunikacji publicznej zawarte w § 17–21 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.), dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.”

Ponadto w umowie zawartej w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, w § 1 ust. 2, zawarto zapis, iż szczegółowy zakres przedmiotu zamówienia określony został w rozdziale III SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, stanowiącym załącznik nr 1 do umowy.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że Zamawiający, tj. Gmina Wielka Wieś, od samego początku wymagał realizacji usług przewozowych pojazdami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności. Ewentualne odstępstwa od tych wymagań leżą po stronie Wykonawcy i nie były wynikiem zapisów Specyfikacji Warunków Zamówienia ani postanowień zawartej umowy.

(akta kontroli str. 247-256, 1688-1698, 1760-1784, 1711-1718)

NIK nie neguje zapisów SWZ niemniej jednak jak wskazano w nieprawidłowości nr 3 brak kontroli przewoźnika doprowadził do świadczenia usługi przewozowej niezgodnej z wymaganymi standardami obsługi pasażera. W efekcie utrudniono, a nawet uniemożliwiono poróżowanie tym środkiem transportu osobom niepełnosprawnym i ograniczonych możliwościach ruchowych.

3. Nieprzeprowadzanie kontroli usług świadczonych przez przewoźnika obsługującego wewnątrzgminną linię busową w latach 2022–2025 (30 czerwca), było zarówno działaniem niezgodnym z art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 ptz, jak i nierzetelnym.

Wójt wyjaśnił, że *w okresie 2022–2025 (I półrocze), Gmina Wielka Wieś nie prowadziła kontroli usług przewozowych ani przewoźników, ponieważ w analizowanym okresie nie odnotowano potrzeby podejmowania takich działań. Do Urzędu Gminy nie wpływały skargi ani uwagi dotyczące funkcjonowania publicznego*

transportu zbiorowego, które mogłyby wskazywać na nieprawidłowości w realizacji usług przewozowych. W związku z brakiem sygnałów o nieprawidłowościach, Gmina nie miała podstaw do przeprowadzania kontroli w tym zakresie.

(akta kontroli str. 21, 1146-1151)

NIK zwraca uwagę, że podejmowanie kontroli tylko i wyłącznie w oparciu o skargi nie świadczy o zadowoleniu mieszkańców z funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy, tym bardziej, że przeprowadzone oględziny pojazdu kursującego na wewnątrzgminnej linii wykazały, że umowa z przewoźnikiem była realizowana niezgodnie z jej zapisami, a z tego tytułu również mieszkańcy nie składali skarg.

4. W Gminie nie zainicjowano działań i w konsekwencji nie określono w formie uchwały przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania z nich, co było niezgodne z art. 15 ust. 1 pkt 6 ptz w związku z art. 15 ust. 2 ptz.

Wójt wyjaśnił, że w latach 2022–2025 w Gminie Wielka Wieś, nie obowiązywały uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, (...) ponieważ Rada Gminy nie podjęła takich uchwał. Gmina uznaje zasadność uwagi organu nadzoru i informuje, że zostaną podjęte działania zmierzające do podjęcia uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 1847-1851)

5. Niewyposażenie przez Gminę dziewięciu z 15 przystanków poddanych oględzinom 19 listopada 2025 r. w tabliczki z nazwą przystanku było działaniem nierzetelnym.

Wójt wyjaśnił, że brak tabliczek z nazwami na pięciu przystankach oraz błędna nazwa na jednym z nich wynikały z okoliczności niezależnych od Gminy oraz z pojedynczego błędu o charakterze technicznym. (...) Powodem tego były akty wandalizmu, w wyniku których tabliczki zostały oderwane i zniszczone. Gmina na bieżąco uzupełnia i wymienia uszkodzone elementy infrastruktury przystankowej, jednak niestety incydenty tego typu zdarzają się cyklicznie.

W przypadku przystanku, na którym widniała błędna, skrócona nazwa, wynikało to z niedopatrzenia technicznego, polegającego na pozostawieniu tabliczki z wcześniejszą nazwą, obowiązującą przed jej zmianą na pełną nazwę. Wójt dodał, że po stwierdzeniu nieprawidłowości Gmina podjęła działania w celu ich usunięcia poprzez przygotowanie i montaż właściwych tabliczek na wszystkich wskazanych przystankach.

Ponadto Wójt wyjaśnił, że Gmina podjęła działania w celu utrzymania czystości i porządku w celu utrzymania czystości i porządku na przystankach komunikacji publicznej w związku z aktami wandalizmu na trzech przystankach (...) brygada Gminna niezwłocznie usunęła widoczne grafitti i uprzątnęła przestrzeń obok przystanków. Ponadto, zwrócono się (...) o ofertę na dostawę oraz montaż części zamiennych tj. szyby bocznej do wiaty przystankowej (...). Po otrzymaniu oferty, prace zostały zlecone. Zwrócono się również do Sołtysów, z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych aktach wandalizmu.

(akta kontroli str. 1500-1515, 1518-1524, 1530-1536)

NIK zwraca uwagę, że w porozumieniu zawartym z GMK zapewnienie dodatkowego wyposażenia przystanków (np. wiaty, ławki) oraz obowiązek utrzymania letniego i oczyszczania zimowego przystanków autobusowych stoi

po stronie Gminy. Z kolei w porozumieniu z Gminą Zielonki utrzymanie czystości przystanków i konserwacja wiat na terenie Gminy pozostawała w gestii Gminy Wielka Wieś.

6. Niezapewnienie przez Gminę na parkingach zlokalizowanych w okolicy przystanku *Wielka Wieś Szkoła* stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych, stanowiło naruszenie § 20 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie²⁵, w którym określono konieczność usytuowania miejsc dla osób niepełnosprawnych.

Wójt wyjaśnił, że *parking (miejsca postojowe) zlokalizowany przy budynku w rejonie przystanku „Wielka Wieś Szkoła” stanowi element zagospodarowania terenu obsługującego obiekt użyteczności publicznej, znajdujący się pod adresem ul. Krakowska 51 (budynek wielofunkcyjny), w związku z czym – zgodnie z § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – powinny zostać na nim zapewnione stanowiska postojowe przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami. Na etapie realizacji przedmiotowej infrastruktury miejsca te nie zostały jednak wyznaczone, co miało charakter niezamierzony i wynikało z uchybienia. Gmina, realizując projekt w zakresie poprawy dostępności, znajduje się obecnie na etapie analizy przestrzeni publicznej pod kątem jej dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W ramach prowadzonych działań zostaną podjęte czynności zmierzające do dostosowania przedmiotowego parkingu do obowiązujących przepisów prawa. Na realizację powyższych działań w budżecie Gminy na rok 2026 zabezpieczono środki finansowe w wysokości 30 000,00 zł.*

(akta kontroli str. 1701-1718)

7. Nieoznakowanie przez Gminę:

- a) trzech parkingów/terenów wskazanych jako parkingi i zlokalizowanych na obszarze należącym do Gminy znakami D-18 oraz jednego z miejsc przeznaczonego dla osób niepełnosprawnych na parkingu zlokalizowanym wokół budynku Urzędu Gminy znakami D-18a, T-29, P-20, było niezgodne m.in. w § 52 i § 90 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych²⁶, w którym określono wymogi co do stosowania wskazanych znaków parkingowych;
- b) jednego z miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych na parkingu zlokalizowanym wokół budynku Urzędu Gminy nawierzchnią koloru niebieskiego, było niezgodne z załącznikiem nr 1 (pkt 5.2.4) do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach²⁷, w którym określono

²⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 ze zm.).

²⁶ Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.).

²⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.).

wymóg pokrycia powierzchni stanowisk dla osób niepełnosprawnych kolorem niebieskim.

Wójt wyjaśnił, że *przedmiotowe tereny zostały urządzone jako place postojowe o charakterze wewnętrznym, służące obsłudze budynku Urzędu Gminy, dla których nie została dotychczas wprowadzona stała organizacja ruchu zatwierdzona przez właściwy organ zarządzający ruchem. W konsekwencji nie zastosowano oznakowania pionowego D-18, przewidzianego dla parkingów objętych organizacją ruchu, o której mowa w przepisach rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych.*

Jednocześnie Gmina potwierdza, że jedno ze stanowisk postojowych przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami, zlokalizowane na terenie parkingu wokół budynku Urzędu Gminy, nie zostało oznakowane w sposób tożsamy z pozostałymi stanowiskami tego rodzaju, tj. poprzez zastosowanie znaków D-18a, T-29, P-20 oraz nawierzchni koloru niebieskiego. Zaistniały stan wynika z uchybienia o charakterze technicznym na etapie realizacji oznakowania. Gmina uznaje zasadność uwagi organu nadzoru i informuje, że zostaną podjęte działania zmierzające do uzupełnienia oznakowania oraz jego dostosowania do wymogów określonych w rozporządzeniu.

(akta kontroli str. 1701-1718)

NIK zwraca uwagę, na niekonsekwencję w oznakowywaniu parkingu w związku z brakiem zastosowania znaku D-18 oraz jednoczesnym zastosowaniem znaków parkingowych dla trzech miejsc postojowych wyznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami oraz dwóch do ładowania samochodów elektrycznych, co stwierdzono w trakcie przeprowadzonych oględzin.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Wójt zapewnił funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy poprzez zawarcie porozumień z GMK oraz Gminą Zielonki, które pełniły rolę organizatorów transportu zbiorowego. Ponadto Wójt zawarł umowę z podmiotem prywatnym na przewozy wewnątrzgminne, za które od 2023 r. nie była pobierana opłata, co zdaniem NIK przyczyniało się do promowania publicznego transportu zbiorowego. NIK zaznacza, że Gmina brała również udział we wdrożeniu biletu metropolitalnego. Jednocześnie NIK podkreśla, że w Gminie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. NIK negatywnie ocenia, niezagwarantowanie sobie przez Gminę w porozumieniu zawartym z Gminą Zielonki wpływu na jakość świadczonych usług. Nie zawarto w nim zapisów uprawniających Gminę Wielka Wieś do przeprowadzania kontroli realizacji usług transportowych. Ponadto w umowie z podmiotem prywatnym zapewniającym bezpłatną komunikację wewnątrzgminną, nie zawarto wymogów jakościowych dotyczących m.in.: czasu i częstotliwości podróżowania, zapewnienia pojazdów. NIK negatywnie ocenia nieprzeprowadzanie przez Gminę kontroli świadczonych usług transportowych przez ww. przewoźnika oraz GMK.

Autobusy operujące na terenie Gminy w ramach zawartych porozumień międzygminnych, umożliwiały przewóz osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności. NIK negatywnie ocenia brak takiej możliwości w przypadku wewnątrzgminnej linii busowej pomimo takiego obowiązku wynikającego z umowy zawartej przez Gminę z przewoźnikiem.

W latach 2022–2025 (30 czerwca) w Gminie zwiększała się liczba mieszkańców, wraz z nią liczba linii aglomeracyjnych i przystanków, co miało pozytywny wpływ na potrzeby komunikacyjne mieszkańców – co odzwierciedla brak skarg w tym zakresie. W Gminie nie określono przystanków komunikacyjnych w drodze uchwały Rady Gminy, z kolei część przystanków autobusowych nie posiadała tabliczek z ich nazwami. Gmina w rejonie przystanków przesiadkowych zapewniła trzy bezpłatne parkingi, umożliwiające zmianę środka transportu na transport zbiorowy publiczny, choć na dwóch z nich nie przewidziano miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Parkingi nie posiadały również wymaganego oznakowania.

OBSZAR

3. Integracja publicznego transportu zbiorowego

Opis stanu
faktycznego

3.1. W latach 2022–2025 (30 czerwca) w Gminie wrosła liczba zamieszkałej ludności z 15 962 do 17 331 osób. Jednocześnie zwiększyła się liczba tras komunikacyjnych z czterech do sześciu, a łączna liczba przystanków na terenie Gminy z 92 do 99. Liczba kursów w dobie do i z Gminy do centrum miasta wyniosła średnio w okresie całego tygodnia: w 2022 r. 341 kursów, w 2023 r. – 401, w 2024 r. – 438, a w I połowie 2025 r. – 429. Natomiast liczba kursów w dobie w obrębie Gminy wzrosła z 14 do 38. W okresie objętym kontrolą na terenie Gminy nie powstały parkingi P+R. Koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym wzrosły z 3017,0 tys. zł w 2022 r. do 4504,2 tys. zł w 2024 r., a w I połowie 2025 r. wyniosły 2193,0 tys. zł. Koszt jednego wozokilometra dla autobusu wzrósł z 7,34 zł (I połowa 2022 r.) do 11,39 zł (od kwietnia 2025 r.), a w przypadku busowej linii wewnątrzgminnej – koszt jednego wozokilometra wzrósł z 1,92 zł (w 2022 r.) do 6,42 zł (w I połowie 2025 r.), przy czym od 2023 r. linia ta była bezpłatna dla pasażerów. W latach objętych kontrolą na terenie Gminy funkcjonował wyłącznie transport publiczny kołowy.

(akta kontroli str. 3-6, 17-27, 1687, 1879-1887)

3.2. Gmina podpisała porozumienia międzygminne²⁸ z GMK oraz Gminą Zielonki²⁹, na mocy których powierzyła organizatorom wykonywanie zadania własnego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu drogowego³⁰. Podmiotem realizującym w okresie 2022–2025 (30 czerwca) zadanie objęte porozumieniem w imieniu Miasta Krakowa był ZTP³¹.

Gmina nie zagwarantowała sobie bezpośredniego wpływu na jakość świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na własnym terenie w ramach zawartych porozumień międzygminnych oraz nie egzekwowała zapewnienia standardów w tym zakresie. Ponadto nie korzystano z uprawnień kontrolnych wynikających z porozumienia z GMK, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

²⁸ Porozumienie Międzygminne zawarte 20 grudnia 2007 r.

²⁹ Porozumienie Międzygminne zawarte 10 listopada 2023 r.

³⁰ Na terenie Gminy nie występują inne rodzaje transportu.

³¹ W porozumieniu zawartym między Gminą a Gminą Miejską Kraków podmiotem realizującym w imieniu Miasta zadania objęte porozumieniem był Zarząd Dróg i Transportu w Krakowie. W 2018 r. powołano do życia nową jednostkę organizacyjną Gminy Miejskiej Kraków – Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (Uchwała Nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie).

Gmina nie uwzględniła w treści porozumień zawartych z GMK i Gminą Zielonki wymogów co do zapewnienia jakości transportu publicznego takich jak np.: czas, punktualność i częstotliwość podróżowania, niezawodność podróżowania, zapewnienie pojazdów i ilość miejsc siedzących, ilość miejsc dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, czystość, ogrzewanie lub chłodzenie pojazdów.

Odnosnie porozumienia z GMK, Wójt wyjaśnił, że ma ono charakter wielostronny i obejmuje wiele stron współpracujących z Miastem Kraków. Wszelkie zmiany porozumienia, w tym odnośnie zmian jakościowych, mogą być wprowadzane wyłącznie za zgodą wszystkich stron a dotychczas nie pojawiła się wspólna inicjatywa wszystkich gmin do wprowadzenia szczegółowych zapisów, ani też nie zidentyfikowano takiej potrzeby na poziomie całego systemu.

GMK, która była organizatorem transportu w ramach porozumienia ustalała jednolite standardy obowiązujące na całej obsługiwanej sieci.

W opinii Gminy Wielka Wieś nie było również potrzeby wprowadzania do porozumienia dodatkowych zapisów dotyczących takich standardów, jak punktualność, niezawodność, komfort podróży czy czystość pojazdów, ponieważ komunikacja organizowana przez Miasto Kraków jest dobrze zorganizowana i spełnia wysoki poziom jakości. Tabor obsługujący linie przebiegające przez Gminę Wielka Wieś jest nowy, czysty, klimatyzowany oraz dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Funkcjonowanie komunikacji nie budziło zastrzeżeń mieszkańców, co dodatkowo potwierdza, że dotychczasowe standardy są dla Gminy w pełni wystarczające.

W kwestii porozumienia międzygminnego zawartego z Gminą Zielonki Wójt wyjaśnił, że w porozumieniu *nie uwzględniono szczegółowych wymogów jakościowych, takich jak czas przejazdu czy punktualność, ponieważ na etapie jego podpisywania nie przewidziano potrzeby umieszczania tego typu zapisów. Przyjęto, że skoro Gmina Zielonki pełni rolę organizatora transportu publicznego na obsługiwanych liniach, to na niej spoczywa obowiązek zapewnienia odpowiedniej jakości usług, w tym nadzoru nad punktualnością, częstotliwością, warunkami podróży oraz innymi parametrami istotnymi dla prawidłowego funkcjonowania przewozów.*

Organizator transportu posiada kompetencje do formułowania wymagań wobec wykonawcy, określania standardów oraz egzekwowania ich przestrzegania. Z tego względu nie było potrzeby powielania szczegółowych wymogów jakościowych w treści porozumienia międzygminnego, skoro stanowią one element nadzoru i odpowiedzialności organizatora wynikającej zarówno z przepisów prawa, jak i z umów zawieranych z przewoźnikami.

Gmina Wielka Wieś nie wprowadzała do porozumienia dodatkowych zapisów jakościowych również dlatego, że – zgodnie z posiadaną wiedzą – Gmina Zielonki w umowie zawartej z przewoźnikiem uwzględniła stosowne wymagania, takie jak np. dotyczące liczby wykonywanych przejazdów czy zapewnienia ogrzewania w okresie zimowym. W ocenie Gminy Wielka Wieś zapisy te były i nadal są wystarczające dla zapewnienia właściwego poziomu usług przewozowych na liniach przebiegających również przez teren Gminy Wielka Wieś.

(akta kontroli str. 145-246, 1518-1536)

Na realizację porozumienia zawartego z GMK wydatkowano łącznie w okresie 2022–2025 (30 czerwca) kwotę 12 352,7 tys. zł³². Wzajemne rozliczenia były zgodne z treścią zawartego porozumienia pod względem stawek i terminów płatności.

Na realizację porozumienia zawartego z Gminą Zielonki wydatkowano łącznie w okresie 2024–2025 (30 czerwca) kwotę 77,1 tys. zł³³. Wzajemne rozliczenia były zgodne z treścią zawartego porozumienia pod względem stawek. W przypadku dokonania zapłaty za I kwartał 2025 r. płatność została dokonana z naruszeniem terminów określonych w porozumieniu, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Gmina powierzając organizację transportu zbiorowego na mocy zawartego porozumienia z Gminą Zielonki, ograniczyła sobie mechanizmy zarządzania transportem zbiorowym, poprzez niezapewnienie możliwości kontroli jego realizacji, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W okresie objętym kontrolą w Gminie funkcjonował Referat Dróg i Infrastruktury, do zadań którego należało m.in. prowadzenie spraw związanych z komunikacją publiczną, w tym z zakresu organizacji i nadzoru funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy, rozliczenia finansowego prowadzonej komunikacji publicznej na terenie Gminy oraz koordynacji rozkładów jazdy w komunikacji publicznej na terenie Gminy, w którym w latach 2022–2025 (30 czerwca) pracowało łącznie (wraz z kierownikiem) siedem osób, i którym w powierzonych zakresach czynności na stanowisku pracy uwzględniono ww. zadania referatu.

(akta kontroli str. 145-246, 1460-1499, 1518-1536, 1641-1686, 1834-1839)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Nieskorzystanie z uprawnień do przeprowadzania kontroli usług przewozowych wyrażonych wprost w § 4 ust. 5 Porozumienia Międzygminnego³⁴ zawartego z GMK w latach 2022–2025 (30 czerwca) było działaniem nierzetelnym.

Wójt wyjaśnił, że w okresie 2022–2025 (I półrocze), Gmina Wielka Wieś nie prowadziła kontroli usług przewozowych ani przewoźników, ponieważ w analizowanym okresie nie odnotowano potrzeby podejmowania takich działań. Do Urzędu Gminy nie wpływały skargi ani uwagi dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, które mogłyby wskazywać na nieprawidłowości w realizacji usług przewozowych. W związku z brakiem sygnałów o nieprawidłowościach, Gmina nie miała podstaw do przeprowadzania kontroli w tym zakresie.

(akta kontroli str. 145-240, 1146-1151)

NIK zwraca uwagę, że podejmowanie kontroli tylko i wyłącznie w oparciu o skargi nie świadczy o zadowoleniu mieszkańców z funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy, tym bardziej, że przeprowadzone oględziny pojazdu kursującego na wewnątrzgminnej linii wykazały, że umowa

³² W 2022 r. – 2841,0 tys. zł, w 2023 r. – 3370,3 tys. zł, w 2024 r. – 4124,0 tys. zł, a w 2025 r. (30 czerwca) – 2017,3 tys. zł.

³³ W 2024 r. – 50,6 tys. zł, a w 2025 r. (30 czerwca) – 26,5 tys. zł.

³⁴ Porozumienie Międzygminne powierzające przez Gminę Wielka Wieś Gminie Miejskiej Kraków wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego.

z przewoźnikiem była realizowana niezgodnie z jej zapisami, a z tego tytułu również mieszkańcy nie składali skarg.

2. Gmina realizując porozumienie zawarte 10 listopada 2023 r. z Gminą Zielonki w sprawie powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego dokonała płatności za I kwartał 2025 r. w wysokości 13,2 tys. zł 19 lutego 2025 r., tj. niezgodnie z § 1 aneksu nr 2 do porozumienia³⁵, wprowadzającym załącznik nr 2 – *Plan wozokilometrów na rok 2025 dla linii komunikacyjnej na terenie Gminy Wielka Wieś*, w którym wskazano 15 lutego 2025 r. jako termin przekazania dotacji za miesiące styczeń, luty i marzec 2025 r.

Skarbnik Gminy wyjaśniła, że *środki zostały przekazane po upływie wskazanego terminu, przy czym dzień 15 lutego 2025 r. przypadał w dniu ustawowo wolnym od pracy. Realizacja płatności nastąpiła w dniu 19 lutego 2025 r., niezwłocznie po przekazaniu do Referatu Finansów i Budżetu kompletnej dyspozycji płatniczej. (...) Gmina Zielonki nie naliczyła odsetek z tytułu przekazania środków po terminie określonym w aneksie nr 2 do porozumienia.*

(akta kontroli str. 241-246, 1682-1686, 1735-1751, 1834-1845)

NIK zwraca uwagę, że następnym dniem roboczym po 15 lutego 2025 r. był poniedziałek 17 lutego 2025 r.

3. Niezapewnienie uprawnień do przeprowadzania kontroli usług przewozowych/przewoźników w latach 2022–2025 (30 czerwca) w Porozumieniu Międzygminnym zawartym z Gminą Zielonki 10 listopada 2023 r.³⁶ stanowiło działanie nierzetelne.

Wójt wyjaśnił, że *zgodnie z § 2 pkt 2 Porozumienia Międzygminnego zawartego w dniu 10 listopada 2023 r. pomiędzy Gminą Wielka Wieś a Gminą Zielonki, organizatorem transportu publicznego, którego dotyczy ww. Porozumienie, jest Gmina Zielonki. Oznacza to, że to właśnie na Gminie Zielonki spoczywa obowiązek realizacji wszelkich czynności związanych z organizacją, nadzorem i kontrolą funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.*

Ponadto, w myśl § 3 pkt 1 ww. Porozumienia, Gmina Zielonki zobowiązuje się do wykonywania powierzonego zadania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, ustawą o transporcie drogowym oraz ustawą – Prawo przewozowe. W związku z powyższym, to na Gminie Zielonki ciąży obowiązek kontrolowania prawidłowości realizacji usług przewozowych oraz podejmowania ewentualnych działań, w tym stosowania kar wobec przewoźnika w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości. Gmina Wielka Wieś, nie podejmowała działań zmierzających do wprowadzenia zapisów w tym zakresie na etapie uzgadniania treści ww. Porozumienia.

(akta kontroli str. 241-246, 1146-1151)

NIK zwraca uwagę, że uzależnienie możliwości kontroli wyłącznie od ewentualnych skarg i uwag pochodzących od użytkowników transportu publicznego jest de facto scedowaniem na nich uprawnienia Gminy. Zapisy

³⁵ Aneks nr 2 z 30 grudnia 2024 r. do Porozumienia Międzygminnego Gminy Wielka Wieś i Gminy Zielonki z 10 listopada 2023 r.

³⁶ W porozumieniu w § 2 pkt 2 wskazano, że organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Zielonki oraz Gminy Wielka Wieś na odcinku linii komunikacyjnej objętej porozumieniem będzie Gmina Zielonki.

dotyczące możliwości kontroli są niezależne od wpływających informacji o nieprawidłowościach. Gmina powinna korzystać z przysługujących jej uprawnień, gdyż ponosi wydatki związane z realizacją zawartych porozumień i umów. Z kolei niezapewnienie możliwości kontroli porozumienia zawartego z Gminą Zielonki pozbawiło Gminę możliwości weryfikacji faktycznego wdrożenia jego zapisów.

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina posiadała funkcjonujący na jej terenie publiczny transport kołowy, który został zintegrowany z transportem działającym w GMK oraz Gminie Zielonki, poprzez zawarte porozumienia międzygminne. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców Gminy w latach 2022 do I połowy 2025 r., zwiększono liczbę tras komunikacyjnych i przystanków, a także wzrastały wydatki Gminy związane z kosztami organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Od 2023 r. wprowadzono również bezpłatną wewnątrzgminną linię busową. Zobowiązania finansowe wynikające z zawartych porozumień międzygminnych były realizowane zgodnie z ich zapisami w zakresie ustalonych stawek, natomiast w jednym przypadku doszło do nieterminowej zapłaty zobowiązania. Biorąc pod uwagę powyższe, w Gminie zauważalne były tendencje rozwojowe w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W przypadku porozumienia zawartego z Gminą Zielonki, Gmina nie zapewniła sobie uprawnień do kontroli jego realizacji, co ograniczyło możliwość realnego zarządzania publicznym transportem zbiorowym realizowanym w jego zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi	NIK zwraca uwagę na konieczność eliminacji ryzyka dokonywania nieterminowych płatności wynikających z przyjętych zobowiązań.
Wnioski	1. Wyposażenie przystanków autobusowych w tabliczki z ich nazwami. 2. Wyznaczenie miejsc dla osób niepełnosprawnych na parkingach zlokalizowanych w okolicach przystanku autobusowego <i>Wielka Wieś Szkoła</i>. 3. Oznakowanie parkingów i miejsc o specjalnym przeznaczeniu. 4. Korzystanie z uprawnień kontrolnych wynikających z zawartych porozumień międzygminnych i umów z przewoźnikami w zakresie publicznego transportu zbiorowego. 5. Podjęcie działań zapewniających określenie przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy w drodze uchwały Rady Gminy. 6. Podjęcie działań w celu uwzględnienia w porozumieniu zawartym z Gminą Zielonki zapisów dotyczących możliwości kontroli jego realizacji.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne sporządzono w postaci elektronicznej z użyciem kwalifikowanych podpisów elektronicznych.

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania
uwag i wykonania
wniosków

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

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

Kraków, 12 stycznia 2026 r.

Kontrolerzy

Paweł Karbownik

specjalista kontroli państwowej

/podpisano elektronicznie/

Maciej Sarliński

specjalista kontroli państwowej

/podpisano elektronicznie/

p.o. Dyrektor

Małopolskiej Delegatury

Najwyższej Izby Kontroli

w Krakowie

z up.

Jacek Stankiewicz

p.o. Wicedyrektor

/podpisano elektronicznie/