



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.19.4.2025

**Pan
Michał Hebda
Burmistrz Miasta i Gminy
Niepołomice
Urząd Miasta i Gminy
Plac Zwycięstwa 12
32-005 Niepołomice**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/25/019 Transport publiczny w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta i Gminy, Plac Zwycięstwa 13, 32-005 Niepołomice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Hebda, Burmistrz Miasta i Gminy Niepołomice, od 23 kwietnia 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Roman Ptak, Burmistrz Miasta i Gminy Niepołomice, od 6 listopada 2009 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 jednostki.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 oraz art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontroler	Wioletta Zając, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/136/2025 z dnia 8 października 2025 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623. Dalej: *ustawa o NIK*.

OCENA OGÓLNA

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Objęte kontrolą wybrane procesy organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy Niepołomice miały korzystny wpływ na zainteresowanie i korzystanie z komunikacji publicznej przez jej mieszkańców.

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina prawidłowo realizowała zadania związane z planowaniem transportu zbiorowego wykorzystując do tego m.in. postulaty otrzymywane od mieszkańców za pośrednictwem specjalnego formularza kontaktowego oraz w trakcie bezpośrednich spotkań.

Kwestie publicznego transportu zbiorowego ujęte były przez Gminę w dokumentach strategicznych, tj. w Strategii Rozwoju Gminy Miasta i Gminy Niepołomice z perspektywą obowiązywania do 2023 r. oraz w Strategii Rozwoju Gminy Niepołomice na lata 2024-2035, a także w zlecanych opracowaniach, w tym w sporządzonej w 2024 r. Analizie funkcji i mobilności centrum Niepołomic. Gmina przyjęła także do realizacji Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej obszaru funkcjonalnego, w którym zawarto warunki zaspokojenia potrzeb mobilności ludności oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu w celu poprawy jakości życia.

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina podejmowała szereg aktywności, które miały na celu zwiększenie zainteresowania publicznym transportem zbiorowym, w tym uczestniczyła w Europejskim Tygodniu Mobilności, w trakcie którego organizowane były corocznie wydarzenia promujące zrównoważony transport oraz akcje edukacyjne.

NIK negatywnie ocenia realizację przez Gminę zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego w latach 2022-2023. W tym okresie w Gminie nie gromadzono danych odnośnie do liczby przystanków, nie prowadzono kontroli u przewoźników, a także nie było wymaganych przez ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³ regulaminów: przewozu oraz korzystania z przystanków i cennika opłat i taryfy. Gmina nie egzekwowała od przewoźników przedstawienia przez nich informacji w zakresie skarg i reklamacji. Sytuacja ta uległa zmianie w latach 2024-2025 po przeprowadzeniu działań naprawczych, w wyniku których Gmina prawidłowo realizowała swoje obowiązki wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wprowadzono nadzór i kontrolę nad świadczonymi przez przewoźników usługami, opracowano odpowiednie regulaminy, a także cennik opłat i taryfy. Gmina w należyтым stanie utrzymywała infrastrukturę, w tym przystanki autobusowe i parkingi. Wszystkie zbadane przystanki były prawidłowo oznakowane znakiem D-15, wyposażone w obowiązujące rozkłady jazdy, a parkingi miały wydzielone miejsca specjalne dla osób z niepełnosprawnościami. Bilety były dostępne u kierowców lub w biletomatach. W każdym ze zbadanych pojazdów zamieszczony był wyciąg z regulaminu przewozu oraz cennika opłat i taryfy, a pojazdy były przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami ruchowymi.

W latach 2022-2025 Gmina aktywnie promowała korzystanie z transportu zbiorowego, zakładając w mediach społecznościowych profil pn. NIEPOtransport, który miał za zadanie promowanie transportu publicznego wśród użytkowników strony internetowej.

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

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, ze zm. Dalej: Ptz.

NIK pozytywnie ocenia wykonywanie przez Gminę w latach 2022-2025 (30 czerwca) zadań związanych z integracją transportu gminnego z transportem funkcjonującym w Aglomeracji Krakowskiej. Gmina zawarła z Gminą Miejską Kraków Porozumienie międzygminne i realizowała transport mieszkańców do węzłów przesiadkowych. Systematycznie zwiększała liczbę kursów autobusów Krakowskiej Miejskiej Komunikacji do Gminy: z 78 w 2022 r. do 90 w 2025 r. oraz liczbę tras z dziewięciu w 2022 r. do 15 w 2025 r. W Gminie uruchomiony był transport gminny (30 kursów w 2022 r. i 45 w 2025 r.), a także transport realizowany przez operatora Koleje Małopolskie sp. z o.o. jako Małopolskie Linie Dostawcze (10 kursów w 2022 r. i 35 w 2025 r.). Gmina aktywnie współpracowała z mieszkańcami Gminy, wychodząc naprzeciw ich potrzebom w zakresie funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym w dostosowaniu rozkładu jazdy, jak również lokalizacji przystanków.

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina na ogół terminowo regulowała należności wynikające z umów zawartych z przewoźnikami, a jedyna nieterminowa wpłata wynikająca z umowy z Marszałkiem Województwa Małopolskiego o dotację dla transportu była spowodowana przebudową i przenosinami wydziałów Urzędu Miasta i Gminy. Z tego tytułu Gmina nie poniosła kosztów odsetek.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów.

Opis stanu faktycznego

1.1. i 1.2. Kwestie transportu zbiorowego zostały przez Gminę opisane w Strategii Rozwoju Gminy Miasta i Gminy Niepołomic⁵ z perspektywą obowiązywania do 2023 r. oraz w Strategii Rozwoju Gminy Niepołomic na lata 2024-2035⁶, w której w rozdziale pn. transport i komunikacja, wskazano na potrzebę zapewnienia rozwoju transportu dla mieszkańców, w tym alternatywnego dla transportu indywidualnego – transportu zbiorowego w formie komunikacji gminnej o częstotliwości kursowania minimum co 30 minut dla autobusów (transport poza obszar gminy) oraz co 15 minut dla pociągów z tym zastrzeżeniem, że transport kolejowy będzie możliwy dopiero po zrealizowaniu inwestycji kolejowej, w tym budowie linii kolejowej do Niepołomic. W ramach opracowania przeprowadzono badania z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. motywacja do odwiedzenia centrum i istotnych miejsc w Niepołomicach, dojazdy do centrum i poruszanie się w godzinach szczytu oraz dotarcie i powrót ze szkoły. Z badania sposobu dotarcia do centrum Niepołomic wynikało, że zdecydowana liczba respondentów (77%)⁷ korzystała z transportu indywidualnego; ponad 39%⁸ badanych wskazało, że podwozi dzieci do szkół zlokalizowanych w centrum Niepołomic. W ramach opracowania Strategii, Gmina zorganizowała 34 otwarte spotkania z mieszkańcami Gminy, w trakcie których każdy

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 Uchwała Nr XXIX/363/21 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XIII/199/11 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia dokumentu *Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Niepołomic*.

⁶ Uchwała Nr III/20/24 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 25 czerwca 2024 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Niepołomic na lata 2024-2035. Dalej: *Strategia*.

⁷ Liczność próby wynosiła 242 dorosłych osób.

⁸ Liczność próby wynosiła 233 dorosłe osoby.

uczestnik mógł wyrazić opinię na temat planowanej Strategii, w tym w zakresie funkcjonującego w Gminie transportu zbiorowego.

W 2024 r. Gmina zleciła sporządzenie *Analizy funkcji i mobilności centrum Niepołomic*⁹, w której zawarto opis systemu transportowego centrum Niepołomic, w tym układu drogowego, parkowania, infrastruktury rowerowej oraz transportu zbiorowego. W ramach opracowania wyliczone były wskaźniki dostępności do transportu zbiorowego, a także opracowano mapy obszarów położonych w odległości 300 m od przystanków autobusowych. Analiza funkcji i mobilności zawierała m.in.:

- szczegółową charakterystykę funkcjonalno-przestrzenną i transportową badanego obszaru, tj. 106,7 ha, co stanowiło 1% powierzchni Gminy oraz 3,9% powierzchni miasta. Na badanym obszarze zamieszkiwało 1250 osób, co stanowiło 3,8% mieszkańców Gminy i 7,6% mieszkańców miasta,
- analizę dostępności do transportu zbiorowego w Gminie, w wybranych punktach obszaru Niepołomic, w tym określono następujące wskaźniki dla Gminy/miasta Niepołomic/centrum Niepołomic:
 - gęstość geograficzną sieci transportu zbiorowego, wynoszącą odpowiednio: 0,8/1,0/3,8 [km/km²],
 - gęstość demograficzną sieci transportu zbiorowego, wynoszącą odpowiednio: 2,4/1,7/3,3 [km/1000 mieszkańców],
 - gęstość geograficzną przystanków, wynoszącą odpowiednio: 2,6/3,2/9,3 [przystanki/km²],
 - gęstość demograficzną sieci przystanków, wynoszącą odpowiednio: 7,5/5,3/8,0 [przystanki/1000 mieszkańców],
 - maksymalny promień dojścia do przystanku, wynoszący odpowiednio: [0,4/0,3/0,2 km],
 - średnią odległość dojścia do przystanku, wynoszącą odpowiednio: 0,2/0,2/0,1 [km],
 - średnią liczbę mieszkańców przypadających na każdy element infrastruktury punktowej, wynoszącą odpowiednio: 133,3/187,4/125 [mieszkańcy na przystanek].

W wyniku przeprowadzonej analizy i funkcji mobilności sformułowano wnioski dotyczące m.in. konieczności zapewnienia większej liczby miejsc parkingowych, dostosowanych dla potrzeb poszczególnych lokalizacji (lub wprowadzenie opłat zapewniających odpowiednią rotację pojazdów) oraz zmniejszenia ruchu pojazdów w centrum Niepołomic.

Uchwałą z dnia 21 marca 2024 r.¹⁰ Gmina przyjęła do realizacji i wdrożenia *Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej obszaru funkcjonalnego*, w którym zawarto warunki dla zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu w celu poprawy jakości życia.

⁹ Analiza funkcji i mobilności centrum Niepołomic, U. Duda-Wiertel, M. Grochowicz, K. Ner, P. Pistelo, M. Szymala, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Kraków 2024 r. Dalej: *analiza funkcji i mobilności*.

¹⁰ Uchwała Nr LXIX/915/24 Rady Miejskiej w Niepołomicach.

W styczniu 2025 r. Gmina uruchomiła formularz kontaktowy do załatwiania spraw związanych z transportem w Gminie¹¹, w którym każda osoba mogła zgłosić uwagi do funkcjonowania transportu publicznego. Ponadto, w sołectwach peryferyjnych, w celu zbadania potrzeb mieszkańców, Gmina prowadziła bezpośrednio, udokumentowane rozmowy.

W latach 2023-2025 (30 czerwca) Gmina zwiększyła częstotliwość kursowania linii transportu gminnego z 120 min w 2023 r. do 65 min w 2025 r.

(akta kontroli str. 96-101, 153, 1220-1467, 1605-1698)

W latach 2022-2025 (30 czerwca) do Urzędu nie wpłynęły skargi związane z działaniem transportu zbiorowego.

(akta kontroli str. 809-814, 1005)

1.3. W latach 2022-2024 Gminę zamieszkiwało średnio 30 520 osób i nie miała ona obowiązku opracowania planu transportowego, o którym mowa w art. 9 ust 1 Ptz.

(akta kontroli str. 176-182)

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

OCENA CZĄSTKOWA W latach 2022-2025 (30 czerwca), Gmina prawidłowo realizowała zadania w zakresie pozyskiwania informacji od mieszkańców i użytkowników transportu zbiorowego, które następnie wykorzystywała do planowania i organizacji transportu. Kwestie publicznego transportu zbiorowego ujęte były przez Gminę w dokumentach strategicznych, tj. w Strategii Rozwoju Gminy Miasta i Gminy Niepołomice z perspektywą obowiązywania do 2023 r. oraz w Strategii Rozwoju Gminy Niepołomice na lata 2024-2035, a także w zlecanych opracowaniach, w tym w sporządzonej w 2024 r. *Analizie funkcji i mobilności centrum Niepołomic*. Gmina przyjęła także do realizacji i wdrożenia *Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej obszaru funkcjonalnego*, w którym zawarto warunki dla zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu w celu poprawy jakości życia. W styczniu 2025 r. Gmina uruchomiła dla mieszkańców formularz kontaktowy do załatwiania spraw związanych z transportem, a w ramach badania potrzeb prowadziła bezpośrednio, udokumentowane rozmowy.

OBSZAR 2. Organizowanie i zarządzanie transportem zbiorowym

Opis stanu
faktycznego **2.1.** W latach 2022-2025 (30 czerwca) zarządzanie transportem publicznym w Gminie powierzono Wydziałowi Gospodarki Komunalnej. Sprawami transportu zajmował się jeden pracownik, który miał przypisane w zakresie czynności zadania związane realizacją postanowień Ptz. Do zadań pracownika należało m.in.: planowanie tras komunikacji gminnej, kontakt z operatorem transportu publicznego, prowadzenie rozliczeń dotyczących usług transportu na terenie Gminy oraz ustalanie i konsultowanie rozkładów jazdy autobusów.

(akta kontroli str. 1017-1020)

¹¹

https://forms.gle/SyaCMkCU1MbVtre467fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAR0gnQlWVaXPY4AKI4mVaWo7ISGb1J1C4YVUowD2bf8jFBwb1O7s9Xg2x_Q_aem_3jwp6MI_as_aKRCI-jhyjQ. Dostęp [13.11.2025 r.].

W latach 2022-2025 (30 czerwca), Gmina realizowała transport zbiorowy na trzy sposoby:

1. Liniami Krakowskiej Komunikacji Miejskiej (KMK), które zapewniały dostępność komunikacyjną mieszkańców Gminy z Krakowem jako centralnym punktem Aglomeracji Krakowskiej. Transport realizowany był na podstawie Porozumienia międzygminnego z Gminą Miejską Kraków z dnia 8 listopada 2010 r.¹² na wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Do Porozumienia zawarto 34 aneksy, z tego 11 aneksów¹³ sporządzono w latach 2022-2025. Podpisanie aneksów związane było ze zmianą stawek za wozokilometr objęty finansowaniem przez Gminę. Na trasach poszczególnych linii¹⁴ przyjęto ustalone przez Radę Miasta Krakowa ceny biletów, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, opłat dodatkowych oraz przepisów porządkowych. Gmina zobowiązała się do udziału w kosztach usług wyliczanych przy zastosowaniu stawek za jeden wozokilometr. Zobowiązała się także do nieodpłatnego udostępnienia przystanków oraz ponoszenia opłat w przypadku, gdy przystanek zlokalizowany był poza drogami publicznymi, na gruncie niebędącym własnością Gminy.

W Porozumieniu uregulowana była kwestia opłat, a także warunki wstrzymania przez Miasto Kraków świadczenia usług. Porozumienie zawarte zostało na czas nieokreślony.

(akta kontroli str. 298-349)

2. Transportem gminnym – linie użyteczności publicznej uruchomione na zamówienie Gminy i obsługiwane przez przewoźników na podstawie umów zawartych w ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych (Pzp) oraz umów bezpośrednich (art. 22 Ptz), zapewniającym dostępność komunikacyjną obszarów znajdujących się poza główną drogą gminną, tj. DW964 z centrum Niepołomic¹⁵.

W latach 2022-2025 (30 czerwca), transport gminny realizowany był na podstawie 26 umów zawartych z przewoźnikami, z tego:

- 12 umów w oparciu o wymogi ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych¹⁶,
- 14 umów bezpośrednich w oparciu o wymogi art. 22 ust. 1 Ptz.

We wszystkich zbadanych umowach¹⁷ zawarto zapisy w zakresie:

- praw i obowiązków organizatora transportu, w tym m.in.: obowiązku uzgadniania z operatorem szczegółowego zakresu przewozów, wypłaty rekompensaty na rzecz operatora z tytułu kosztów poniesionych w związku ze

¹² Dalej: *Porozumienie*.

¹³ Aneksy do Porozumienia Międzygminnego z dnia 8 listopada 2010 r. od nr 24 do nr 34.

¹⁴ Zawarte Porozumienie obejmowało realizację transportu na trzech liniach: 211 (Kraków - Chobot - Kraków), 221 i 301 (Kraków - Niepołomice Dworzec - Kraków).

¹⁵ Linie T1, T2, T3 i T4.

¹⁶ Dz.U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm. Dalej: *Pzp*.

¹⁷ Do badań w sposób losowy wybrano sześć umów zawartych na podstawie przeprowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego: ZP.272.31.2022.1, ZP.272.1.2022, ZP.272.35.2023.1, ZP.272.35.2023.2, ZP.272.35.2023.3, ZP.272.35.2023.4 oraz cztery umowy bezpośrednie: KOM.272.7.2024, KOM.272.91.2024, KOM.272.91.2024, ZP.272.53.2025.

świadczeniem usługi, współpracy w zakresie uzgodnienia zasad z korzystania z przystanków komunikacyjnych;

- zobowiązań operatora, w tym m.in. do: świadczenia usług przy zachowaniu parametrów techniczno-użytkowych, jakościowych i ilościowych; zapewnienia stosowania rozwiązań dla osób z ograniczeniami ruchowymi, posiadania ubezpieczenia wykorzystywanych do transportu pojazdów, posiadania wymaganych licencji oraz należytej dbałości o estetykę pojazdu;
- warunków wypłaty rekompensaty przez Gminę;
- zasad waloryzacji wynagrodzenia;
- warunków odstąpienia od umowy;
- kar umownych, a w umowach bezpośrednich wskazano je w podziale uchybienie/wysokość kary; zidentyfikowano 23 możliwe do wystąpienia uchybienia i przypisano im wysokości kar finansowych w wysokości od 30,00 zł za każdy przystanek, na którym stwierdzono przyspieszenie powyżej dwóch minut do 5 000,00 zł za wykonywanie usługi przez osoby niezatrudniona przez operatora na podstawie umowy o pracę;
- wymogów dotyczących sprawności technicznej pojazdów, zasad obsługi pasażerów oraz zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny. W umowach zawarto także wytyczne odnośnie do oznakowania pojazdów oraz wymogi dotyczące kierowców, w tym w zakresie kultury osobistej oraz umiejętności komunikacji i współpracy z pasażerami.

Szczegółowe wymagania odnośnie do bezpiecznego wykonywania usług transportowych, a także w zakresie jakości tych usług, Gmina formułowała także w opisie przedmiotu zamówienia do umów bezpośrednich oraz w załącznikach do Specyfikacji Warunków Zamówienia przygotowanych do prowadzonych postępowań o udzielenie zamówień publicznych w zakresie usługi realizacji transportu gminnego.

Ponadto do zawieranych umów załączano wzory dokumentów, tj. wniosek o rekompensatę finansową, wykaz poniesionych kosztów, wykaz nieuruchomionych kursów, sprawozdanie ze świadczenia usługi oraz wykaz uprawnionych do bezpłatnych pojazdów.

(akta kontroli str. 815-989, 1004-1011)

3. Małopolskimi Liniami Dozowowymi (MLD), których organizatorem był Marszałek Województwa Małopolskiego, a operatorem Koleje Małopolskie sp. z o.o. Połączenie realizowane było od 1 kwietnia 2022 r. i służyło przede wszystkim dowozowi do stacji i przystanków kolejowych lub punktów przesiadkowych. Połączenia MLD integrowały również oddalone od centrum Niepołomic osiedla i sołectwa. Gmina corocznie podpisywała z Województwem Małopolskim umowę o udzielenie dotacji celowej, w której zobowiązywała się do udzielenia pomocy finansowej w formie dotacji celowej z przeznaczeniem na realizację zadania polegającego na organizowaniu przez Województwo przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym. Wysokość dotacji obliczana była na podstawie procentowego udziału w całkowitych przebiegach linii MLD¹⁸.

¹⁸ Linie: w 2023 r. Podłęże-Proszowice; w 2024 r. Podłęże-Proszowice; Proszowice-Podłęże-Chobot; w 2025 r.: A7.1. Proszowice-Nowe Brzesko-Podłęże; A7.2 Podłęże-Proszowice, Koniusza, A18 Niepołomice-Wieliczka-

W latach 2022-2025 (do 30 czerwca 2025 r.) przeprowadzono 40 kontroli u przewoźników, z tego 12 kontroli w 2024 r. i 28 kontroli w 2025 r. Kontrole autobusów KMK oraz MLD przeprowadzał pracownik Gminy, a kontrole w transporcie gminnym zlecono podmiotowi zewnętrznemu na podstawie umowy na zapewnienie systemu nadzoru realizacji przewozów i wsparcie w zakresie jakości przewozów¹⁹. W ramach czynności kontrolnych, wykonawca sprawdzał m.in.: markę i rodzaje pojazdów (niskopodłogowy) pod kątem zgodności z zadeklarowanym przez operatora w postępowaniu o udzielenie zamówienia, oznakowanie pojazdu, zgodność wydawanych biletów z tabelą opłat, działanie lokalizatora pojazdu, zachowanie kierowcy oraz czystość pojazdu. Raporty z kontroli wykonywanych przez przewoźnika przekazywane były na bieżąco, a raz w miesiącu odbywało się spotkanie wykonawcy kontroli z pracownikiem odpowiedzialnym za kwestie transportu zbiorowego w Gminie. We wszystkich zbadanych pojazdach²⁰, kontrolujący stwierdzili, że:

- pojazdy były zgodne ze specyfikacją techniczną wskazaną w umowie w zakresie marki i niskopodłogowe,
- oznakowanie i lokalizacja pojazdów były prawidłowe,
- pojazdy podjeżdżały punktualnie.

W ośmiu przypadkach stwierdzono, tzw. „pływające napisy” i zalecono ich naprawę, a przewoźnik dokonał wymiany wadliwych wyświetlaczy. W jednym przypadku stwierdzono, że pojazd przez dłuższy czas nie był myty i w rozmowie bezpośredniej wezwano przewoźnika do ciągłego utrzymania czystości pojazdu.

(akta kontroli str. 3-95, 1018-1030)

W latach 2022-2023 nie przeprowadzano kontroli u przewoźników, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W latach 2022-2023 Gmina nie egzekwowała składania przez przewoźników informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1018-1020, 1031)

2.2. Liczba mieszkańców zamieszkujących w Gminie w 2025 r. (30 czerwca) zwiększyła się o 3,7% w stosunku do 2022 r. W latach 2022-2025 (30 czerwca) w Gminie zamieszkiwało odpowiednio: w 2022 r. 30129 osób, w 2023 r. 30496 osób, w 2024 r. 30937 osób oraz do 30 czerwca 2025 r. 31243 osoby. Liczba ludności zwiększała się r/r o: 2% w 2021 r.; 1,3% w 2022r.; 1,2% w 2023 r. oraz 1,5% w 2024 r. Do 30 czerwca 2025 r. liczba osób zamieszkujących Gminę wzrosła do 1% w stosunku do liczby osób w 2024 r.

(akta kontroli str. 176-182)

Książnice-Siedlec; A19 Olszowice-Świątniki Górne-Wieliczka-Biskupice-Szczytniki; A26 Tarnów-Brzesko-Bochnia-Kraków, A37.2 Kraków Pleszów-Podłęże-Chobot.

¹⁹ Umowa nr KOM.272.9.2025 z 8 stycznia 2025 r.

²⁰ Zbadano 10 losowo wybranych protokołów kontroli zrealizowanych w 2024 r. oraz pięć z 2025 r. Kontrole w 2024 r.: trzy kontrole z 3.01.2024 r., cztery kontrole z 10.02.2024 r., trzy kontrole z 2.04.2024 r. oraz w 2025 r.: trzy kontrole z 28.02.2025 r. i dwie kontrole z 29.04.2025 r.

W latach 2024-2025 (30 czerwca) w Gminie były 262 przystanki komunikacyjne, dla których w 2024 r. opracowano zasady korzystania²¹. W latach 2022-2023 Gmina nie miała danych odnośnie do liczby przystanków, a także nie było zasad korzystania z przystanków, co opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W 2022 r. i 2023 r. w Gminie funkcjonowało dziewięć tras komunikacyjnych, w 2024 r. 10 tras oraz 15 tras w 2025 r. Liczba tras w 2025 r. zwiększyła się o 50% w stosunku do 2024 r. i o 100 % w porównaniu do 2021 r.

Liczba kursów w dobie z gminy i do centrum miasta w latach 2022-2025 (30 czerwca) wynosiła:

- w 2022 r. w dzień roboczy: 10 kursów MLD, 78 kursów KMK, 30 kursów komunikacji gminnej; w sobotę: 10 kursów MLD i 35 KMK, w niedzielę: cztery kursy MLD, 34 kursy KMK; w dni wolne od pracy komunikacja gminna nie realizowała przejazdów;
- w 2023 r. w dzień roboczy: 11 kursów MLD, 78 KMK i 30 kursów komunikacji gminnej; w sobotę osiem kursów MLD, 35 kursów KMK; w niedzielę: pięć kursów MLD i 34 kursy KMK; w dni wolne od pracy komunikacja gminna nie realizowała przejazdów;
- w 2024 r. w dzień roboczy: 21 kursów MLD, 90 kursów KMK²², 21 kursów komunikacji gminnej; w sobotę: 14 kursów MLD, 46 KMK i 10 komunikacji gminnej; w niedzielę: dziewięć kursów MLD, 45 KMK i 10 komunikacji gminnej;
- w 2025 r. w dzień roboczy: 35 kursów MLD, 90 kursów KMK, 45 kursów komunikacji gminnej; w sobotę 22 kursy MLD, 46 KMK i 20 komunikacji gminnej; w niedzielę: 15 kursów MDL, 45 KMK i 20 komunikacji gminnej.

Liczba kursów w dobie w obrębie Gminy (nie do centrum) wynosiła:

- w 2022 r. oraz w 2023 r. pary kursów po sześć;
- w 2024 r. pary kursów w dzień roboczy 16, w sobotę i niedzielę po pięć;
- w 2025 r. pary kursów MLD: w dzień roboczy 10, w sobotę i niedzielę po jednym; komunikacja gminna w dzień roboczy sześć.

(akta kontroli str. 239-246)

W latach 2022-2025 na terenie Gminy było pięć parkingów typu P+R, na których było 472 miejsca parkingowe. Wszystkie parkingi zlokalizowane były w obrębie węzłów przesiadkowych, integrujących co najmniej dwa środki transportu. Zbadane parkingi typu P+R²³ miały:

- a. Podłęże Północ: 119 miejsc postojowych, w tym: trzy dla osób z niepełnosprawnościami²⁴, dwa dla rodzin, siedem dla motocykli, dwa

²¹ Uchwała Rady Miasta nr LXVIII/897/24 z dnia 29 lutego 2024 r. w sprawie lokalizacji przystanków komunikacyjnych i dworców.

²² Od 9 listopada 2024 r. Wcześniej: do 25 lutego- 2024 r. 78 kursów w dni robocze, 35 w sobotę, 34 w niedzielę; do 22 marca 2024 r. 81 kursów w dni robocze, 39 w sobotę, 38 w niedzielę; do 8 listopada 2024 r. 82 kursy w dni powszednie, 38 w sobotę i 37 w niedzielę.

²³ Do badań wytypowano trzy parkingi P+R: Wola Batorska o współrzędnych geograficznych: 50.053233076799685, 20.25744644466349; Podłęże Północ o współrzędnych geograficznych: 50.018761604919646, 20.16931346101613; Staniątki o współrzędnych geograficznych: 50.011000790045685, 20.20601550146162.

²⁴ Dalej: OzN.

stanowiska typu K+R²⁵; wyposażony był w jeden punkt ładowania aut elektrycznych oraz 100 stanowisk dla rowerów.

- b. Staniątki: 120 miejsc postojowych, w tym: trzy dla OzN, dwa dla taksówek, osiem dla motocykli, dwa stanowiska K+R, wyposażony był w jeden punkt ładowania aut elektrycznych oraz 20 stanowisk rowerowych.
- c. Wola Batorska: 34 miejsca postojowe, w tym: trzy dla OzN, trzy dla motocykli, cztery K+R oraz wyposażony był w 40 stanowisk rowerowych.

Gmina nie gromadziła informacji w zakresie wykorzystania miejsc parkingowych.

(akta kontroli str. 102)

W trakcie kontroli NIK²⁶ stwierdzono, że na wszystkich parkingach były:

- rozkłady jazdy, na których zamieszczono: datę obowiązywania, nazwę organizatora, nazwę operatora, trasy/wykaz przystanków, godziny odjazdów, wyjaśnienia oznaczeń z informacją odsyłającą do regulaminu przewozu i obowiązujących taryf i opłat za przejazdy,
- tablice informacyjne, na których znajdował się regulamin przewozów oraz tabela opłat (taryfy),
- automaty do sprzedaży biletów, w tym zintegrowany z przewoźnikami realizującymi przewozy w Gminie (KMK, MLD),
- miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, podróżujących z dziećmi, motocyklistów oraz rowerzystów,
- infrastruktura, w tym stojaki na rowery i kosze na śmieci,
- wiaty przystankowe z ławkami dla oczekujących na transport,
- oznakowania pionowe znakiem D-15²⁷ i poziome²⁸,
- pojazdy, które świadczyły usługi były oznakowane i niskopodłogowe,

We wszystkich przypadkach dojazd do parkingów był oznakowany.

W przypadku dwóch z trzech badanych parkingów²⁹ stwierdzono, że:

- były to parkingi położone przy stacjach kolejowych,
- w godzinach porannego szczytu parkingi te były zajęte w 100%, a liczba aut zaparkowanych poza parkingiem była wyższa o średnio³⁰ 12 na parkingu w Podłężu Północ i sześć w Staniątkach,
- znajdowały się na nich urządzenia sanitarne typu *toi toi*,
- szlabany były podniesione, a urządzenia do identyfikacji pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z parkingu oraz pobór opłat nie działały.

(akta kontroli str. 103-129)

²⁵ Kiss + ride.

²⁶ Przeprowadzono oględziny parkingów P+R, które odbyły się: 7 grudnia 2025 r., 12 grudnia 2025 r. oraz 18 grudnia 2025 r.

²⁷ Dz.U. z 2019 poz. 2310 Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

²⁸ Znak D-15, linie parkowania, kierunek jazdy, piktogramy na miejscach specjalnych.

²⁹ Podłęże Północ, Staniątki.

³⁰ Przez trzy kolejne dni w godz. od 8.00 do 10.00.

Odnośnie do niewystarczającej liczby miejsc na parkingach w Podłężu Północ i Staniątkach Burmistrz wyjaśnił, że wspieranie rozwoju systemów parkingów P+R wraz z układem komunikacji kołowej i pieszo-rowerowej było jedną z zasad wpisanych do Strategii Rozwoju Gminy na lata 2024-2035. W przypadku parkingu zlokalizowanego w Podłężu, Gmina dysponowała prawem użytkowania wieczystego gruntów położonych w sąsiedztwie istniejącego P+R i zleciła prace projektowe w celu rozbudowy tego parkingu. Odnośnie do możliwej rozbudowy parkingu położonego w Staniątkach, Burmistrz wyjaśnił, że Gmina nie dysponuje nieruchomościami, które mogłaby w tej lokalizacji przeznaczyć na rozbudowę, ale planowane jest uruchomienie linii komunikacji gminnej, która będzie realizowała dowóz pasażerów z okolicznych sołectw.

(akta kontroli str. 1719-1722)

Odnośnie do otwartych wjazdów i niepobierania opłat za korzystanie z parkingów, Burmistrz wyjaśnił, że obecnie Gmina nie może pobierać opłat za parkowanie z uwagi na zobowiązanie zawarte w umowach o dofinansowanie budowy parkingów³¹ dotyczące niepobierania opłat od korzystających z parkingów w okresie pięciu lat od daty ostatniej płatności, która została dokonana 8 marca 2022 r.

(akta kontroli str. 1719-1722, 1814)

Badana próba 15 przystanków komunikacyjnych³² wykazała, że wszystkie przystanki:

- oznakowane były znakiem pionowym D-15,
- miały obowiązujące rozkłady jazdy, na których zamieszczono: nr linii, nazwę przystanku, kierunek, godziny kursowania, trasę, wyjaśnienie oznaczeń oraz informacje o operatorze i organizatorze przejazdu.

Na sześciu przystankach były wiaty z ławkami dla podróżujących.

Odnośnie do lokalizacji wiat przystankowych, Burmistrz wyjaśnił, że wiaty lokalizuje się w pierwszej kolejności przy przystankach położonych wzdłuż głównej linii komunikacyjnej, tj. DW964, gdzie występuje największe natężenie ruchu i wymiana pasażerska w trakcie zmiany linii komunikacji. W pozostałych przypadkach, gdzie kursowanie autobusów jest mniejsze, a wymiana pasażerska ograniczona, Gmina będzie ustawiała wiaty na podstawie zgłoszeń mieszkańców i analizy potrzeb, o ile będzie to technicznie możliwe (widoczność drogi, własność terenu).

³¹ Projekt w ramach Osi priorytetowej Regionalna polityka energetyczna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego w latach 2014-2020.

³² Do próby w sposób celowy wybrano przystanki położone w najdalszej lokalizacji od centrum Niepołomic: Chobot Leśniczówka Pętla 50.08020645517948, 20.352591802794226, Chobot Leśniczówka 50.08077496359733, 20.353352690578753, Chobot Leśniczówka 50.08116876697848, 20.35378597709882, Chobot Kapliczka 50.073812979980595, 20.347053050030333, Wola Zabierzowska Chałupki 50.07007221286223, 20.33284453676243, Wola Zabierzowska 50.071083015029544, 20.333610663925867, Wola Zabierzowska 50.07105782879851, 20.333480283008015, Wola Batorska Ruskie 50.053113813935525, 20.257551577649938, Podłęże P+R 50.018529254535366, 20.169715406962176, Niepołomice Rynek 50.03335032677549, 20.216294644155113, Niepołomice Dworzec 50.038229624478866, 20.216310240453147, Suchoraba 49.98050903268569, 20.197783116453, Słomiróg Sklep 49.99231314263394, 20.174985000330995, Zagórze Kapliczka 49.97602112734998, 20.18105725825746, Suchoraba Mazówka 49.9726956781527, 20.201956693398607.

W Gminie były dwa węzły przesiadkowe: w Podłężu i Staniątkach, integrujące dwa środki transportu, tj. transport kolejowy oraz drogowy. W lokalizacjach tych były usytuowane parkingi P+R, które opisano powyżej.

We wszystkich zbadanych kursach autobusów³³ stwierdzono, że dochowywane były zapisy umów w zakresie udogodnień w transporcie z osobami z ograniczeniami ruchowymi, m.in. w zakresie podstawiania przez przewoźnika pojazdów niskopodłogowych, wydzielania (w liniach KMK i MLD) przestrzeni dla OsN ruchowymi i wózków dla dzieci. W każdym autobusie zamieszczono także regulamin przewozów oraz informację o taryfach i opłatach.

W ośmiu z 10 busów, bilety można było nabyć u kierowców pojazdów, a w pozostałych były automaty do sprzedaży biletów.

W latach 2022-2023 w Gminie nie było regulaminu przewozu osób, a także cennika opłat i taryfy, co opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

2.3. W latach 2022-2025 (30 czerwca) z komunikacji gminnej skorzystało: 20 384 pasażerów w 2022 r.; 12 700 w 2023 r.; 38 088 w 2024 r. i 34 474 w 2025 r.

W 2022 r. Gmina, odnośnie do liczby pasażerów przewiezionych autobusami linii aglomeracyjnych³⁴, pozyskała dane od KMK. Badanie liczby pasażerów przeprowadzone było na zlecenie Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, które następnie przekazało Gminie raport końcowy pn. Badanie liczby pasażerów linii aglomeracyjnych, funkcjonujących w ramach systemu Komunikacja Miejska w Krakowie wraz z analizą i opracowaniem wyników.

W 2023 r. Gmina Miejska Kraków zleciła pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej w ramach kompleksowych badań ruchu w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym³⁵. W ramach analizy przeprowadzone były badania ankietowe podróży oraz pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej. Badania ankietowe podróży, przeprowadzone w maju i czerwcu 2023 r., składały się z dwóch niezależnych od siebie badań ankietowych realizowanych w gospodarstwach domowych oraz na parkingach P+R³⁶. Badania wykazały, że najwięcej respondentów przyjechało na parkingi P+R m.in. z Gminy Niepołomice. Pomiary napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej przeprowadzone były w październiku 2023 r. i obejmowały pomiary w pojazdach KMK, w tym linii aglomeracyjnych kursujących do Niepołomic. Pomiary polegały na zliczaniu osób wsiadających oraz wysiadających z pojazdów publicznego transportu zbiorowego wraz z odnotowaniem czasu odjazdu z przystanków.

Ponadto w 2024 r. Gmina pozyskała dane odnośnie potoków podróżnych wykonane przez Koleje Małopolskie sp. z o.o., które były operatorem MLD. W latach

³³ Badaniem objęto autobusy linii: T1, T2, T3, 301 i A7 w dniu 2.12.2025 r. oraz T1, T2, T3, 301 i A37 w dniu 4.12.2025 r. Do próby losowo linie wg. kolejności ich przyjazdu na przystanek końcowy.

³⁴ Linie: 211, 221, 301.

³⁵ https://www.bjp.krakow.pl/?sub_dok_id=184386 [dostęp: 03.12.2025 r.].

³⁶ Łącznie w trakcie realizacji badania ankietowego w gospodarstwach domowych przebadanych zostało 10,0 tys. gospodarstw domowych (21 087 respondentów), z czego 6 tys. gospodarstw domowych w Krakowie, a pozostałe na terenie 35 gmin otaczających miasto.

wcześniejszych – jak wyjaśnił Burmistrz – Gmina zwracała się do Kolei Małopolskich o cykliczne przeprowadzanie badań napełnienia kursów MLD, jednak nie otrzymywała takich danych.

(akta kontroli str. 1719-1746)

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina nie prowadziła badań satysfakcji podróżnych. W 2024 r. Gmina skorzystała w tym zakresie z danych dostępnych dla Metropolii Krakowskiej, wykonanych przez Stowarzyszenie Metropolia Krakowska³⁷. Z opublikowanych danych wynikało, że 69% ankietowanych³⁸ pozytywnie oceniło działanie transportu publicznego w Gminie, 27% neutralnie, a negatywnie 4%.

(akta kontroli str. 1719-1722, 1747-1813)

2.4. W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina uczestniczyła w Europejskim Tygodniu Mobilności³⁹, w trakcie którego organizowane były corocznie wydarzenia promujące zrównoważony transport oraz akcje edukacyjne.

Ponadto w 2023 r. Gmina założyła w mediach społecznościowych profil pn. NIEPOtransport⁴⁰, za pośrednictwem którego przekazywano informacje dotyczące transportu zbiorowego w Gminie. Profil miał też za zadanie promowanie transportu publicznego wśród użytkowników strony.

Ponadto Gmina zamieszczała rozkłady jazdy komunikacji gminnej w aplikacjach webowych i mobilnych, służących do wyszukiwania optymalnych połączeń, takich jak: JakDojadę, kiedyPrzyjedzie, mobileMPK oraz Google Maps.

(akta kontroli str. 1009-1010)

2.5. W latach 2022-2025 (30 czerwca) roczne dochody Gminy wynosiły: w 2022 r. 225 965,0 tys. zł; w 2023 r. 244 758,0 tys. zł; w 2024 r. 301 701,0 tys. zł oraz w 2025 r. 184 822,0 tys. zł.

W tym okresie koszty wyniosły:

- w 2022 r. 250 328,0 tys. zł, w tym: 4 179,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 130,0 tys. zł to koszty dofinansowania ze strony Gminy⁴¹);
- w 2023 r. 255 984,0 tys. zł, w tym: 5 591,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 343,0 tys. zł to koszty dofinansowania ze strony Gminy);
- w 2024 r. 313 698,0 7 688,0 tys. zł, w tym: 7 688,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: 153,0 tys. zł to

³⁷ Badania społeczne. Raport 2024. Monitoring wskaźników Strategii Metropolia Krakowska 2030.

³⁸ Próba przeprowadzona na 1033 respondentach.

³⁹ Europejski Tydzień Mobilności - kampania koordynowana w Polsce przez Ministerstwo Infrastruktury. Odbывał się co roku pomiędzy 16 a 22 września, a jej kulminacyjnym punktem był Dzień bez Samochodu przypadający na 22 września. Strona: <https://www.niepolomice.eu/edukacja/europejski-tydzien-mobilnosc-i-w-niepolomicach/>. Dostęp [26.11.2025 r.].

⁴⁰ <https://www.facebook.com/NIEPOtransport>. Dostęp [26.11.2025 r.].

⁴¹ Koszty dofinansowania ze strony Gminy, tj. organizacji i zarządzania transportem (różnica pomiędzy wpływami i kosztami).

koszty inwestycji w sieć transportową⁴² oraz 1 087,0 tys. zł koszty dofinansowania ze strony Gminy);

- w 2025 r. 171 974,0 tys. zł, w tym: 3 822,0 tys. zł koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (z tego: koszty 153,0 tys. zł to koszty inwestycji w sieć transportową oraz 683,0 tys. zł koszty dofinansowania ze strony Gminy).

W latach 2022-2023 Gmina nie ponosiła kosztów inwestycji w sieć transportową.

(akta kontroli str. 440)

W latach 2022-2025 (30 czerwca) koszt jednego wozokilometra wynosił:

- w przypadku KMK: w 2022 r. od 7,34 zł do 8,61 zł; w 2023 r. od 8,93 zł do 11,34 zł; w 2024 r. od 9,70 zł do 12,32 zł; w 2025 10,58 zł 14,39 zł;
- w przypadku MLD: w 2022 r. 1,75 zł; w 2023 r. 3,50 zł; w 2024 r. od 3,93 zł do 4,15 zł; w 2025 r. 2,04 zł do 4,51 zł;
- w przypadku komunikacji gminnej: w 2022 r. od 3,0zł do 101,31 zł; w 2023 r. od 3,0 zł do 50 zł; w 2024 r. od 2,75 zł do 96,97 zł; w 2025 r. od 5,89 zł do 6,98 zł.

Burmistrz wyjaśnił, że koszt wozokilometra w komunikacji gminnej w latach 2022-2024 obliczany był osobno dla każdej trasy przy założeniu, że trasy obsługiwane będą przez odrębne pojazdy i kierowców i stąd wynikało, że cena wozokilometra wynosiła od 3,0 zł do 101,3 zł. W 2025 r. zoptymalizowano trasy przechodząc na system czterobrygadowy i dzięki temu cena wozokilometra uległa obniżce. Odnośnie do ceny wozokilometra w KMK i MLD, Burmistrz wyjaśnił, że były one ustalane na podstawie aneksów do Porozumienia w przypadku KMK i ustalonej przez Województwo Małopolskie stawki dla przewozów MLD.

(akta kontroli str. 152, 440, 1719-1722, 1815-1819)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W latach 2022-2023 Gmina nie przeprowadzała kontroli przewoźników w zakresie jakości prowadzonych przez nich usług, co było niezgodne z wymogami art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 Ptz, który stanowił, że do zadań organizatora należała ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a także kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej wyjaśnił, że w latach 2022-2023 nie miał wystarczającej liczby pracowników w Wydziale i w związku z tym nie było możliwości realizacji kontroli przewoźników, zwłaszcza w sytuacji, gdy do Gminy nie wpływały skargi na działanie tej komunikacji. Pracę w Wydziale organizował według zadań priorytetowych. Dyrektor wyjaśnił ponadto, że zwracał się do sekretarza Gminy z wnioskiem o przydzielenie pracownika, który miałby w swoim zakresie wydzielone kwestie związane z realizacją zadań wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, jednak zgody nie otrzymał. Dopiero

⁴² Wydatki inwestycyjne takie jak: budowa, przebudowa, modernizacja, zakup.

w 2024 r. został zatrudniony (w ramach wewnętrznej rekrutacji) pracownik realizujący zadania wskazane w ustawie.

(akta kontroli str. 1851-1852)

2. Niepodjęcie w latach 2022-2023 działań w celu wyegzekwowania obowiązku przewoźnika w zakresie realizacji wymogów art. 48 ust. 1 zgodnie z którym operator i przewoźnik obowiązany był do przekazywania organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej wyjaśnił, że nieegzekwowanie składania przez przewoźnika informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i informacji wynikało z przeoczenia pracowników zatrudnionych w Wydziale Gospodarki Komunalnej.

(akta kontroli str. 1851-1852)

3. Gmina nie miała danych o liczbie przystanków zlokalizowanych w Gminie w latach 2022-2023, co było działaniem nierzetelnym bowiem uniemożliwiało właściwą realizację zadań związanych ze spełnieniem wymogów Ptz w szczególności art. 15 ust. 1:

- pkt 3, który stanowił że organizator zobowiązany jest do zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- pkt 6 zgodnie z którym zadaniem Gminy było określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym była jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- pkt 7 zgodnie z którym zadaniem Gminy było określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie była jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

Burmistrz wyjaśnił, że w latach 2022-2023, Urząd borykał się z problemami kadrowymi, które przekładały się na jakość pracy i możliwość realizacji zadań przypisanych do Wydziału Gospodarki Komunalnej.

(akta kontroli str. 1004-1013, 1018-1020, 1853-1865)

4. W latach 2022-2023 Gmina nie opracowała regulaminu przewozu osób, co było niezgodne z wymogami 46 ust. 1 pkt 9 lit. a Ptz, zgodnie z którymi organizator powinien opracować regulamin oraz udostępnić go do wglądu dla pasażerów na dworcach, a w środkach transportu powinien znajdować się wyciąg z tego regulaminu.

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że podobnie jak wskazywał wcześniej, w latach 2022-2023 w Urzędzie były problemy kadrowe i stąd wynikała ta oraz opisane inne

nieprawidłowości. Regulamin przewozu osób został wprowadzony 8 stycznia 2024 r. (Zarządzenie Burmistrza nr 247/2024), zaraz po wydzieleniu kwestii związanych z publicznym transportem zbiorowym nowozatrudnionemu pracownikowi.

(akta kontroli str. 1853-1865)

5. W latach 2022-2023 Gmina pobierała opłaty za przejazdy transportem publicznym bez podstawy prawnej, co było niezgodne z wymogami art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej⁴³ w związku z art. 15 ust. 1 pkt 10 i art. 50a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które stanowiły, że rada gminy postanawiała o wysokości cen i opłat albo o sposobie ustalania cen i opłat za usługi komunalne o charakterze użyteczności publicznej (...) oraz ustalała opłaty za przewóz za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że ceny biletów za przejazdy transportem zbiorowym określone były w umowach na realizację usługi transportu zawieranych z operatorami oraz że cennik opłat i taryfy został przez Radę Miasta uchwalony 21 grudnia 2023 r. (uchwała nr LXVI/884/23), a także podany do publicznej wiadomości.

(akta kontroli str. 1853-1865, 1867)

6. W latach 2022-2023 w Gminie nie ustalono zasad korzystania z przystanków, co było niezgodne z wymogami art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. b, który stanowił, że organizowanie publicznego transportu zbiorowego polegało na *zapewnieniu odpowiednich* warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie (...) *korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców*.

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców zostały opisane w załączniku do uchwały Rady Miasta w dniu 29 lutego 2024 r. (uchwała LXVIII/897/24).

(akta kontroli str. 402-407, 1853-1854)

OCENA CZĄSTKOWA W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina podejmowała szereg aktywności, które miały na celu zwiększenie zainteresowania publicznym transportem zbiorowym uczestniczyła w Europejskim Tygodniu Mobilności, w trakcie którego organizowane były corocznie wydarzenia promujące zrównoważony transport oraz akcje edukacyjne. NIK negatywnie ocenia realizację przez Gminę zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego w latach 2022-2023. W tym okresie w Gminie nie gromadzono danych odnośnie do liczby przystanków, nie prowadzono kontroli u przewoźników, a także nie było wymaganych przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym regulaminów: przewozu oraz korzystania z przystanków i cennika opłat i taryfy. Gmina nie egzekwowała od przewoźników przedstawienia przez nich informacji w zakresie skarg i reklamacji.

W 2024 r. Gmina rozpoczęła działania naprawcze, które skutkowały wprowadzeniem kontroli przewoźników, opracowaniem odpowiednich

⁴³ D. U. z 2021 r. poz. 679.

regulaminów oraz wprowadzeniem cennika opłat i taryfy. NIK pozytywnie oceniła podjęte przez Gminę działania, które doprowadziły do stosowania wymogów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W latach 2022-2025 Gmina aktywnie promowała korzystanie z transportu zbiorowego, zakładając w mediach społecznościowych profil pn. NIEPOtransport⁴⁴, który miał za zadanie promowanie transportu publicznego wśród użytkowników strony internetowej.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

3. Integracja transportu zbiorowego.

3.1. W latach 2022-2025 liczba mieszkańców w Gminie wzrosła z 30,1 tys. osób zamieszkujących w Gminie w 2022 r. do 31,2 tys. w 2025 r. (30 czerwca 2025 r.). Wraz ze zwiększającą się liczbą mieszkańców, zwiększano liczbę kursujących na terenie Gminy środków komunikacji publicznej. I tak: w 2022 r. w Gminie funkcjonowało dziewięć tras komunikacyjnych, a 2025 r. było ich 15. Liczba tras w 2025 r. zwiększyła się o 50% w stosunku do 2024 r. i o 100 % w porównaniu do 2021 r. Zwiększeniu uległa także liczba wykonywanych kursów. Ogólna liczba kursów w 2022 r. wynosiła 118 (10 MLD, 78 KMK, 30 komunikacji gminnej) w dzień powszedni i 38 w soboty i niedziele⁴⁵. W 2025 r. liczba ta wynosiła 170 (35 MLD, 90 KMK, 45 komunikacji gminnej) w dzień powszedni i 88 w soboty i niedziele, tj. o 45% więcej w dzień powszedni w stosunku do liczby kursów w roku 2022 r.

Gmina aktywnie współpracowała z mieszkańcami w sprawie zwiększenia liczby kursów i poprawy komfortu podróżujących. W trakcie organizowanych spotkań z mieszkańcami, a także na podstawie kierowanej do Gminy korespondencji, zwiększana była częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji, a także dobierane były pojazdy spełniające oczekiwania odnośnie do możliwości przewozowych. Na wniosek mieszkańców w rozkładach jazdy, dwukrotnie w latach 2022-2024 zwiększano liczbę przystanków linii 211, a także uwzględniane były zmiany w zakresie częstotliwości kursowania tej linii. Przykładowo w latach 2022-2025 (30 czerwca) liczba kursów linii 211 zwiększyła się w dni powszednie z 26⁴⁶ w 2022 r. do 58⁴⁷ w 2025 r. Gmina zwracała się do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie⁴⁸ z wnioskami dotyczącymi dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców w zakresie możliwości łączenia kursów w miejscach przecięcia tras co najmniej dwóch linii. W przypadku linii aglomeracyjnej 301, Gmina zwróciła się do ZTP z wnioskiem o wprowadzenie na tej linii autobusów przegubowych, co wynikało ze znacznego obłożenia tej linii. Po analizie możliwości technicznych przejazdu autobusów przegubowych po trasie, ZTP wyraził zgodę.

W 2023 r. Zarząd Transportu Publicznego nie uwzględnił wniosku Gminy o zwiększenie oferty przewozowej kierowanej do obsługi Gminy polegającej na wydłużeniu linii 111 i 161 (pętla w granicy Miasta Krakowa) uzasadniając to tym, że w zamian zmniejszeniu częstotliwości musiałoby ulec kursowanie linii 211,

⁴⁴ https://www.facebook.com/NIEPOtransport/?locale=pl_PL.

⁴⁵ Nie funkcjonowała komunikacja gminna.

⁴⁶ Aneks nr 24 do Porozumienia międzygminnego z dnia 8 listopada 2010 r.

⁴⁷ Aneks nr 35 do Porozumienia międzygminnego z dnia 8 listopada 2010 r.

⁴⁸ Dalej: ZTP.

a mieszkańcy Krakowa zobligowani byłiby do zakupu biletów aglomeracyjnych (dla strefy I i II).

(akta kontroli str. 176-182, 238-239, 304-307, 346-349, 1727-1746)

3.2. Zawarte przez Gminę z Gminą Miejską Kraków w dniu 8 listopada 2010 r. Porozumienie na wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego, nie zawierało wymogów odnoszących się do jakości świadczonych usług. W Porozumieniu zagwarantowano jednak prawo Gminy do przeprowadzania na swoim terenie i w dowolnym czasie kontroli usług przewozowych. W 2024 r. Gmina przeprowadziła 12 kontroli przejazdów realizowanych na podstawie Porozumienia, w trakcie których losowo weryfikowała m.in. punktualność kursowania, możliwość zakupu biletu w pojeździe oraz dostosowanie pojazdu do przewozu OzN. W trakcie kontroli, Gmina nie stwierdziła uchybień w działaniu komunikacji objętej Porozumieniem.

W Porozumieniu nie były uregulowane kwestie zintegrowania biletów, jednak w praktyce na terenie Gminy, dostępne były biletomaty Aglomeracji Krakowskiej integrujące przejazdy komunikacją KMK oraz Kolei Małopolskich sp. z o.o. Ponadto aneksem nr 16 z 16 października 2018 r. do Porozumienia wprowadzono uprawnienie do bezpłatnych przejazdów dla uczniów szkół podstawowych działających na terenie Gminy i zobowiązanie Gminy do rekompensaty utraty wpływów do budżetu Miasta Krakowa z tego tytułu.

(akta kontroli str. 3-5, 138-150, 298-349, 1869-1872)

Rozliczenia za przejazdy oparte były o zapisy zawarte:

- w Porozumieniu międzygminnym z dnia 8 lutego 2010 r. wraz z aneksami, w których wskazano, że płatności stanowiące udział Gminy w realizacji przedmiotu zamówienia, tj. wykonywania zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego będą naliczane w oparciu o miesięczny plan wozokilometrów odrębnie dla każdego miesiąca i przekazywane przez Gminę z góry w terminie do dnia 25 każdego miesiąca⁴⁹,
- w umowach o udzielenie dotacji celowej⁵⁰ zawartych z Marszałkiem Województwa Małopolskiego na sfinansowanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego publicznego, w których wskazano warunki rozliczenia, tj. dokonanie przez Gminę wpłaty dotacji w ciągu 30 dni od daty zawarcia umowy, zobowiązanie Marszałka do rozliczenia otrzymanej dotacji do 31 stycznia kolejnego roku oraz zwrot dotacji w części niewykorzystanej,
- w umowach z przewoźnikami realizującymi transport gminny.

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina z tytułu wzajemnych rozliczeń na podstawie zawartego Porozumienia wpłaciła Miastu Kraków odpowiednio:

- z tytułu rekompensaty za bilety dla uczniów szkół podstawowych: 60 655,40 zł w 2022 r.; 90 828,00 zł w 2023 r.; 94 098,79 zł w 2024 r. oraz 56 081,86 zł w 2025 r.

⁴⁹ Aneks nr 1 do Porozumienia międzygminnego.

⁵⁰ Umowy z dnia: 12 czerwca 2023 r, 28 marca 2024 r., 6 maja 2025 r.

- z tytułu opłaty przewozowej (za zrealizowaną liczbę wozokilometrów): 2 492 717,61 zł w 2022 r. (626 251,62 wozokilometrów); 2 853 448,82 zł w 2023 r. (467 907,54 wozokilometry), 3 597 860,06 zł w 2024 r. (785 834,54 wozokilometry) oraz 1 986 581,80 zł w 2025 r. (596 155,64 wozokilometry).

Rozliczenia w ramach zawartego Porozumienia oraz z tytułu zawartych umów bezpośrednich z przewoźnikami realizującymi przewozy gminne dokonywane były terminowo, zgodnie z zapisami tych umów.

(akta kontroli str. 298-349)

W latach 2022-2023 Gmina z tytułu udzielonej Marszałkowi Województwa Małopolskiego dotacji celowej wpłaciła do Urzędu Marszałkowskiego: w 2023 r. 469 225,12 zł⁵¹ (za udział⁵² w 11 kursach w dni robocze oraz w soboty i niedziele do centrum miasta), w 2024 r. 448 996,80 zł⁵³ (za udział w 21 kursach w dni robocze oraz 23 w soboty i niedziele do centrum miasta) oraz w 2025 r. 1 000 000,00 zł⁵⁴ (za udział w 35 kursach w dni robocze oraz 37 w soboty i niedziele do centrum miasta).

W przypadku jednej umowy⁵⁵ o udzielenie dotacji celowej, Gmina nieterminowo, tj. po 25 dniach od terminu zapłaty uregulowała to zobowiązanie, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 990-999, 1853-1865)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość:

Gmina nieterminowo, tj. w terminie dłuższym niż 30 dni uregulowała należność wynikającą z umowy z dnia 6 maja 2025 r. o udzielenie dotacji zawartej z Marszałkiem Województwa Małopolskiego. Należność została zapłacona po 25 dniach od terminu zapłaty wynikającego z umowy.

Wynikająca z przekroczenia terminu należność z tytułu odsetek w wysokości 10 342,00 zł została przez Marszałka umorzona. Marszałek przyjął wyjaśnienia Gminy, że z powodu remontu Urzędu Gminy i przenosin Wydziałów do innej lokalizacji doszło do późniejszej wpłaty.

Niemniej jednak, NIK zwraca uwagę, że niezależnie od powodu nieterminowego uiszczenia zapłaty wynikającej z umowy, a także faktu umorzenia przez Marszałka należnych odsetek, Gmina zobowiązana była do terminowego regulowania należności wynikających z zawieranych umów.

(akta kontroli str. 1853-1865)

⁵¹ Na podstawie uchwały nr LVII/755/23 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 27 kwietnia 2023 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej dla Województwa Małopolskiego.

⁵² Udział w kursie na terenie Gminy wyliczany był na podstawie algorytmu, w oparciu o: całkowitą długość trasy, udział Gminy w przebiegu linii, całkowity koszt linii oraz cenę jednego wozokilometra).

⁵³ Na podstawie uchwały nr LVIII/894/24 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 29 lutego 2024 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej dla Województwa Małopolskiego.

⁵⁴ Na podstawie uchwały nr XI/109/25 Rady Miejskiej w Niepołomicach z dnia 6 lutego 2025 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej dla Województwa Małopolskiego.

⁵⁵ Umowa nr VIII/118/TK/1257/25 z 10 kwietnia 2025 r.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia wykonywanie przez Gminę w latach 2022-2025 (30 czerwca) zadań związanych z integracją transportu gminnego z transportem funkcjonującym w Aglomeracji Krakowskiej. Gmina zawarła z Gminą Miejską Kraków Porozumienie międzygminne i realizowała transport mieszkańców do węzłów przesiadkowych. Systematycznie zwiększała liczbę kursów autobusów Krakowskiej Miejskiej Komunikacji do Gminy: z 78 w 2022 r. do 90 w 2025 r. oraz liczbę tras z dziewięciu w 2022 r. do 15 w 2025 r. W Gminie uruchomiony był transport gminny (30 kursów w 2022 r. i 45 w 2025 r.), a także transport realizowany przez operatora Koleje Małopolskie sp. z o.o. jako Małopolskie Linie Drowozowe (10 kursów w 2022 r. i 35 w 2025 r.). Gmina aktywnie współpracowała z mieszkańcami Gminy, wychodząc naprzeciw ich potrzebom w zakresie funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym w dostosowaniu rozkładu jazdy, jak również lokalizacji przystanków.

W latach 2022-2025 (30 czerwca) Gmina na ogół terminowo regulowała należności wynikające z umów zawartych z przewoźnikami, a jedyna nieterminowa wpłata wynikająca z umowy z Marszałkiem Województwa Małopolskiego o dotację dla transportu była spowodowana przebudową i przenosinami wydziałów Urzędu Miasta i Gminy. Z tego tytułu Gmina nie poniosła kosztów odsetek.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z usunięciem nieprawidłowości w okresie objętym kontrolą, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

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 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.

Kraków, 19 grudnia 2025 r.

Kontroler

Wioletta Zając

specjalista kontroli państwowej

podpis/podpisano elektronicznie

Najwyższa Izba Kontroli

Dyrektor Delegatury w Krakowie

z up.

Jacek Stankiewicz

Wicedyrektor

podpis/podpisano elektronicznie