



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Spójności i Infrastruktury

KIN.410.5.4.2025

**Pan
Jacek Orych
Burmistrz Miasta Marki
Al. Marsz. J. Piłsudskiego 95
05-270 Marki**

Wystąpienie pokontrolne

P/25/019

Transport zbiorowy w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Urząd Miasta Marki

Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego 95,

05-270 Marki

Kierownik jednostki kontrolowanej

Jacek Orych, Burmistrz Miasta Marki, od 19 listopada 2018 r. do czasu zakończenia kontroli.

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 Kontroli¹.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury

Kontrolerzy

1. Adam Owsianik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/36/2025 z dnia 01.10.2025 r.
2. Bożena Sulima – Górak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/37/2025 z dnia 01.10.2025 r.

(akta kontroli str. 1-4, 52-59)

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

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Objęte kontrolą wybrane procesy organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego na terenie Miasta Marki miały pozytywny wpływ na korzystanie z publicznej komunikacji zbiorowej przez jej mieszkańców.

Burmistrz Miasta Marki zapewnił funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta, skomunikowanie z Warszawą i gminami sąsiednimi, a także objęcie miasta pierwszą strefą biletową na takich samych zasadach, jak dla mieszkańców m. st. Warszawy. Działania te przyczyniły się do zwiększenia popularności i dostępności publicznego transportu zbiorowego. NIK ocenia pozytywnie zwiększenie liczby tras linii autobusowych oraz liczby kursów powodowane zwiększeniem liczby ludności w Markach.

NIK wskazuje, na stwierdzone nieprawidłowości, tj. niezdefiniowanie i niebadanie potrzeb mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji miejskiej, niezapewnienie możliwości decydowania lub współdecydowania w kluczowych kwestiach związanych z jakością usług transportowych organizowanych na terenie miasta Marki przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie i nieposiadanie jakichkolwiek informacji o jakości usług publicznego transportu zbiorowego oraz nierealizowaniu zapisów porozumień międzygminnych, m.in. w zakresie przeprowadzenia badań potrzeb pasażerów.

Jednocześnie NIK zwraca uwagę na wykluczenie komunikacyjne części mieszkańców miasta Marki. Mieszkańcy części miasta położonej na zachód od ciągu ulic Karłowicza, Sobieskiego i Modrzewiowej mieli znacznie utrudniony dostęp do publicznej komunikacji zbiorowej ze względu na dużą odległość od przystanków komunikacji.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej³ kontrolowanej działalności

1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów

Opis stanu faktycznego

Urząd Miasta Marki nie określał i nie dokonywał badań potrzeb mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji miejskiej. Brak tego działania Burmistrz Miasta Marki uzasadnił istniejącą

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych przedstawionych w kolejnych punktach niniejszego rozdziału wystąpienia pokontrolnego. Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę cząstkową jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

dostępnością do zespołów przystankowych w znacznej części miasta. *Szczegółowy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

Urząd Miasta Marki nie określił także procedur wewnętrznych, dotyczących pozyskiwania opinii pasażerów publicznego transportu zbiorowego. W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły do Urzędu Miasta Marki skargi z zakresu transportu publicznego.

Miasto Marki w okresie objętym kontrolą liczyło od 37315 mieszkańców w 2022 r. do 40187 mieszkańców w czerwcu 2025 r. nie miało zatem obowiązku przygotowania planu transportowego.

W mieście Marki obowiązywał Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+ przyjęty uchwałą Rady Miasta Marki nr LXXX/801/2024 z 3 stycznia 2024 r.

W Markach obowiązywała Strategia rozwoju miasta Marki na lata 2022 – 2030 (zwana dalej: Strategią) przyjęła uchwałą z dnia 14 grudnia 2022 r., w której wskazano kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych, m.in. modernizację i budowę infrastruktury publicznej gdzie w ramach celu operacyjnego nr 2 wymieniono m.in. tworzenie zintegrowanego systemu transportowego, prowadzenie działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego oraz zwiększenia efektywności, działania edukacyjne i promocyjne popularyzujące alternatywne, inne niż samochód środki transportu ponadto prowadzenie działań na rzecz zmiany przyzwyczajeń mieszkańców w zakresie komunikacji oraz uwolnienie przestrzeni od ruchu samochodowego.

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *Miasto Marki w celu realizacji zadań wskazanych w Strategii aktywnie zachęcało mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, m.in. poprzez uczestnictwo w Warszawskim Transporcie Publicznym (ZTM) i włączenie Marek do strefy biletowej z Warszawą, która jest nieprzerwanie utrzymywana i finansowana od 2016 r. Dzięki temu bilety komunikacyjne w Markach kosztowały tyle samo co w stolicy, co ułatwiało dojazdy codzienne i integrowało system transportowy z większym obszarem metropolitalnym.* (...) „Zgodnie z celem operacyjnym nr 2 Strategii rozwoju Miasta Marki na lata 2022-2030 Urząd realizował działania takie jak:

- *utworzenie i utrzymywanie parkingów „Parkuj i Jedź” (P+R) przy ul. Dużej i Sportowej – na których mieszkańcy mogli zostawić samochód i kontynuować podróż komunikacją publiczną;*
- *instalacja biletomatów w kluczowych lokalizacjach (np. przy parkingach i przy ratuszu) – co usprawniało zakup biletów;*
- *budowa ścieżek rowerowych i infrastruktury towarzyszącej (sieć ścieżek rowerowych obejmowała 15,89 km);*
- *modernizacja wiat przystankowych, co poprawiło komfort oczekiwania na transport zbiorowy.*”

Ponadto Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *Urząd Miasta Marki w okresie objętym kontrolą nie prowadził badań i analiz dotyczących ruchu drogowego.*

II Zastępca Burmistrza Miasta Marki wyjaśnił, że: *wprowadzane zmiany wynikały z obserwacji własnych pracowników, rozmów telefonicznych i bezpośrednich z mieszkańcami, które miały miejsce w ramach bieżącej pracy urzędu. W tym tych kierowanych bezpośrednio do Burmistrza podczas spotkań oraz kierowanych przez mieszkańców do Radnych w trakcie dyżurów. W ramach pracy wewnętrznej urzędu spostrzeżenia i uwagi były analizowane pod względem organizacyjnym, technicznym i finansowym. W wyniku takiego procesu wprowadzono np. linie L.*

(akta kontroli str. 8-13, 34-35, 307-309, 357-358, 387-393)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

Burmistrz Miasta Marki nie rozpoznał rzetelnie potrzeb mieszkańców w zakresie korzystania z transportu publicznego, do czego został zobowiązany art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁴ (dalej: uptz), w związku z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁵. Nie określał i nie badał potrzeb mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji miejskiej. Urząd Miasta Marki nie posiadał więc informacji, czy liczba przystanków komunikacji miejskiej oraz ich rozmieszczenie odpowiada potrzebom mieszkańców, co miało wpływ na dostosowanie transportu do ich potrzeb. Zaniechania w tym zakresie noszą znamiona nierzetelności.

Brak działań w tym zakresie Burmistrz uzasadnił istniejącą dostępnością do zespołów przystankowych na znacznej części miasta (większość terenów zurbanizowanych miasta znajdowała się w ich zasięgu wynoszącym do 2 km).

Zastępca Burmistrza Urzędu Miasta Marki wyjaśnił, że: *rozmieszczenie przystanków dla linii lokalnych transportu zbiorowego było wynikiem opracowania stałych organizacji ruchu. Rozmieszczenie przystanków dla linii strefowych było wynikiem wieloletniej współpracy Zarządu Transportu Miejskiego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, będącej przez wiele lat zarządcą drogi, tj. obecnej Al. Marsz. J. Piłsudskiego, przy której zlokalizowano zdecydowaną większość przystanków.*

(akta kontroli str. 8-13, 34-35, 362-366)

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *Urząd Miasta Marki korzystał z rekomendacji Warszawskiej Rady Transportu dla infrastruktury systemu transportowego w celu stałego podnoszenia jakości infrastruktury. Ponadto wyjaśnił, że (...) w ramach podpisanych umów i porozumień z m.st. Warszawą Urząd Miasta Marki uczestniczył w spotkaniach z Zarządem Transportu Miejskiego mających na celu roboczą współpracę nad bieżącym funkcjonowaniem i możliwym rozwojem systemu komunikacji w zakresie m.in.: sieci komunikacyjnej, liczby i rozmieszczenia przystanków, systemu informacji pasażerskiej, systemu taryfowego i biletowego, lokalizowania węzłów przesiadkowych i parkingów typu P+R.*

(akta kontroli str. 259-266, 377-378)

Przedstawione w powyższych wyjaśnieniach działania nie były udokumentowane i nie mogą zostać zweryfikowane. NIK nie zgadza się z argumentem Burmistrza dotyczącym uzasadnienia braku badania potrzeb transportowych mieszkańców, gdyż zgodnie z art. 15 ust. 1 uptz, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto w §5 ust. 1 pkt 5 Porozumienia międzygminnego z 2022 r. Gmina Marki zobowiązała się do prowadzenia okresowych badań potrzeb transportowych mieszkańców Gminy i ocen funkcjonującego na jej terenie lokalnego transportu zbiorowego. Prowadzenie badań oraz analizy zachowań i preferencji mobilności mieszkańców zawarte zostały w drugim pakiecie działań Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+, który przyjęty został przez Radę Miasta Marki uchwałą nr LXXX/801/2024 z 3 stycznia 2024 r. NIK nie zgadza się również z argumentem dotyczącym dostępności do zespołów przystankowych w znacznej części miasta w szczególności

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, ze zm.

⁵ Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 ze zm.,

gdy znajdują się one w odległości od przystanków większej niż 1000 m. Oględziny NIK⁶ wykazały, że część mieszkańców miasta miała utrudniony dostęp do przystanków publicznego transportu zbiorowego (ze względu na znaczną odległość od przystanków autobusowych), a stan infrastruktury technicznej dróg uniemożliwiał uruchomienie nowych linii komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 16⁷, 34-35, 306-309, 412-427)

Ocena częściowa

Burmistrz Miasta Marki nie zdefiniował i nie badał na bieżąco potrzeb mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji miejskiej, co było działaniem nierzetelnym. Rozpoznanie potrzeb mieszkańców dokonywane było jedynie na podstawie ograniczonego zasobu informacji zebranych podczas obserwacji własnych pracowników oraz rozmów telefonicznych i bezpośrednich z mieszkańcami gminy. Burmistrz wykonywał działania określone w przyjętej przez Radę Miasta strategii jednak bez rozpoznania potrzeb mieszkańców nie mogły one mieć wysokiej skuteczności.

2. Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

Opis stanu faktycznego

1.

Na terenie miasta Marki został zorganizowany publiczny transport zbiorowy.

Burmistrz Miasta Marki powierzył jego organizację miastu stołecznemu Warszawa⁸, w imieniu którego działał Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (dalej: ZTM) zawierając w dniu 26.03.2004 r. Porozumienie międzygminne nr 3420/129/2004⁹ (zwane dalej Porozumieniem międzygminnym z 2004 r.) określające zasady powierzenia m.st. Warszawie zadań lokalnego transportu zbiorowego w zakresie przejazdów na terenie do Warszawy i z Warszawy oraz Porozumienie¹⁰ z 30.09.2022 r. (zwane dalej Porozumieniem międzygminnym z 2022 r.) określające zasady wspólnego wykonywania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego łączącego obszar Gminy Marki z m.st. Warszawą.

Publiczny transport zbiorowy obejmował sześć linii stałych I strefy biletowej warszawskiego transportu publicznego¹¹ oraz trzy linie uzupełniające¹².

Linie stałe funkcjonowały na mocy ww. porozumienia, linie uzupełniające na mocy umowy zawartej pomiędzy m.st. Warszawą i gminami powiatu wołomińskiego (w tym Gminą Marki), a konsorcjum firm świadczących usługi przewozowe¹³.

⁶ Protokół z przeprowadzonych oględzin przystanków i parkingów P+R (zlokalizowanych w Markach) w dniu 13 listopada 2025 r., Protokół z przeprowadzonych oględzin przystanków i parkingów P+R (zlokalizowanych w Markach) w dniu 18 listopada 2025 r. i Protokół z przeprowadzonych oględzin przystanków i parkingów P+R (zlokalizowanych w Markach) w dniu 25 listopada 2025 r.

⁷ Pliki 006-008

⁸ Dalej: m.st. Warszawa.

⁹ Zawarte w Warszawie pomiędzy Miastem Stołecznym Warszawą reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego a Gminą Marki z siedzibą w Markach.

¹⁰ Zawarte w Warszawie pomiędzy Miastem Stołecznym Warszawą reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego oraz Miastem Marki.

¹¹ Były to linie nr: 112, 140, 240, 340, 738, N61.

¹² Były to linie nr: L40, L44, L45.

¹³ Linie uzupełniające funkcjonowały na mocy umowy o świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej zawartej pomiędzy Miastem Stołecznym Warszawą (reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego) i gminami powiatu wołomińskiego a konsorcjum firm: ABUS Sp. z o.o. oraz Krzysztof Grygiel prowadzącym działalność

(akta kontroli str. 8-13, 16-19¹⁴)

Zadania obejmujące publiczny transport zbiorowy w Urzędzie Miasta Marki przypisane były do trzech komórek organizacyjnych, tj.: Wydziału Inwestycji i Zarządu Dróg, Wydziału Strategii i Funduszy Zewnętrznych oraz Wydziału Planowania Przestrzennego¹⁵.

(akta kontroli str. 259-266)

Burmistrz Miasta Marki, zawierając ww. porozumienia z m.st. Warszawą dotyczące lokalnego transportu zbiorowego, nie podjął działań w celu określenia katalogu standardów jakościowych w zakresie realizacji przewozów, a tym samym nie miał możliwości egzekwowania od przewoźników i m.st. Warszawy dochowania tych standardów. Szczegółowy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.

W zakresie umów dotyczących świadczenia usługi przewozu w ramach linii uzupełniających „L”, wykaz standardów jakościowych został zawarty w załącznikach do umów.

Zastępca Burmistrza Miasta Marki wyjaśnił, że: *zgodnie z zawartymi umowami nadzór nad realizacją ww. standardów prowadził Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie ze względu na odpowiednie zasoby, narzędzia i przygotowanie. Takie rozwiązanie było korzystne finansowo dla Gminy Miasto Marki, ponieważ nie zwiększało kosztów na organizację i wykonanie dodatkowych zadań związanych z bieżącym monitorowaniem pracy operatorów lokalnego transportu zbiorowego.*

(akta kontroli str. 362-366)

Urząd Miasta Marki nie posiadał informacji na temat liczby kontroli przeprowadzonych przez organizatora przewozów w okresie objętym kontrolą.

Umowy dotyczące linii uzupełniających (umowa z 17 grudnia 2021 r. i umowa z 28 listopada 2024 r.) zawierały zapisy dotyczące kar umownych nakładanych na przewoźników za niewywiązywanie się z zapewnienia odpowiedniej jakości i sprawozdawczości.

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *Urząd Miasta Marki nie wykonywał kontroli linii autobusowych uzupełniających „L”, ponieważ zgodnie z umową nadzór nad jej realizacją sprawował ZTM.*

(akta kontroli str. 322¹⁶, str. 357-358)

Praca przewozowa przewoźników na liniach podstawowych (wozokilometry, dalej: wzkm) nie podlegała znaczącym zmianom w okresie objętym kontrolą i wynosiła w od 845900 wzkm do 855600 wzkm (różnica około 9700 wzkm). Największy wzrost został zarejestrowany w 2025 r. w stosunku do 2024 r., tj. za okres od 1.01.2025 r. do 30.06.2025 r. proporcjonalnie o 17700 wzkm (w stosunku do połowy roku 2024).

gospodarczą pod firmą Przewozy Autokarowe Krzysztof Grygiel z siedzibą w Radzyminie, obowiązującej w okresie od 15.01.2022 r. do dnia 30.11.2024 r. zawarta 17.12.2021 r. (zwana dalej: umową z 17 grudnia 2021 r.) Od 01.12.2024 r. obowiązywała umowa o świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej, łączącego obszar Gmin Kobyłka, Marki, Nieporęt, Radzymin, Wołomin i Zielonka z Warszawą zawarta w dniu 28.11.2024 r. (okres objęty umową: 01.12.2024 r. - 30.11.2028 r.) zawarta pomiędzy Miastem Stołecznym Warszawą (reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego) i gminami powiatu wołomińskiego (w tym Miastem Marki) a konsorcjum firm: ABUS Sp. z o.o., Krzysztof Grygiel prowadzącym działalność gospodarczą pod firmą Przewozy Autokarowe Krzysztof Grygiel z siedzibą w Radzyminie oraz Dariusz Średnicki prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Przewóz Osób Dariusz Średnicki z siedzibą w Karpinie (zwana dalej: umową z 28 listopada 2024r.).

¹⁴ Pliki 006-017, 021-071

¹⁵ Do zadań poszczególnych wydziałów w zakresie publicznego transportu publicznego należało odpowiednio: Wydział Inwestycji i Zarządu Dróg – „Koordynacja zadań związanych ze zbiorowym transportem publicznym”, a następnie „Opiniowanie technicznych rozwiązań związanych z transportem zbiorowym na terenie miasta oraz prowadzenie rozliczeń finansowych umów zawartych w tym zakresie”; Wydział Strategii i Funduszy Zewnętrznych – „Współpraca w zakresie opracowania koncepcji docelowego układu komunikacyjnego miasta, w tym schematu układu komunikacji publicznej”; Wydział Planowania Przestrzennego – „Tworzenie koncepcji docelowego układu komunikacyjnego miasta, w tym schematu układu komunikacji publicznej; Współpraca przy opracowaniu/tworzeniu koncepcji docelowego układu komunikacyjnego miasta, w tym schematu układu komunikacji publicznej”, a następnie „Współpraca przy tworzeniu koncepcji układu komunikacyjnego miasta oraz schematu komunikacji publicznej; Współpraca przy opracowaniu koncepcji docelowego układu komunikacyjnego miasta, w tym schematu układu komunikacji publicznej”.

¹⁶ Plik 001

Praca przewozowa przewoźników na liniach uzupełniających w 2022 r. wyniosła 132327 wzkm. W kolejnych latach objętych kontrolą nastąpiło zwiększenie liczby wozokilometrów w zakresie linii uzupełniających. W 2023 r. – wzrost o 11% w stosunku do 2022 r., w 2024 r. – wzrost o 8% w stosunku do 2023 r., a w 2025 r. (do 30 czerwca) proporcjonalnie wzrost o 95% w stosunku do połowy roku 2024. Było to wynikiem zwiększającej się liczby kursów w obrębie gminy Marki w kolejnych latach.

(akta kontroli str. 321¹⁷)

Pojazdy świadczące usługę przewozu osób poddane oględzinom¹⁸ spełniały wymagania pod względem dostosowania ich do przewozu osób z ograniczoną możliwością poruszania się, w tym m.in. posiadały: wydzieloną przestrzeń niskopodłogową, otwierany element umożliwiający wjazd wózka po pochylni z chodnika, dedykowany przycisk umieszczony na wysokości umożliwiającej jego obsługę przez osobę korzystającą z wózka inwalidzkiego.

(akta kontroli str. 427)

2.

Liczba ludności miasta Marki zwiększała się w kolejnych latach objętych kontrolą, jednakże nie przekroczyła 50 tys. mieszkańców¹⁹. W 2024 r. odnotowano wzrost liczby ludności miasta Marki w stosunku do 2020 r. o 12,83% według danych meldunkowych Urzędu Miasta Marki. Wzrost ten w analogicznym okresie według danych GUS w 2024 r. względem 2020 r. wynosił 10,16% (nie brano pod uwagę roku 2025 ze względu na brak danych). Zatem oba źródła pomimo niewielkiej różnicy wskazują na wzrost ludności miasta Marki w kolejnych latach okresu objętego kontrolą.

(akta kontroli str. 259-266)

W zakresie publicznego transportu zbiorowego obowiązywała uchwała Rady Miasta Marki w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Marki oraz warunków i zasad korzystania z przystanków²⁰.

Wykaz przystanków komunikacyjnych przyjęty ww. uchwałą obejmował łącznie 70 przystanków i nie był aktualizowany. Nie uwzględniał on wszystkich przystanków funkcjonujących na terenie miasta w zakresie obowiązujących linii autobusowych, tj. dwóch zespołów przystankowych „Struga – Kościół” i „Słoneczna”, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 11, 16²¹, str. 259-266)

W okresie objętym kontrolą obowiązywała uchwała Rady Miasta w sprawie rodzajów biletów i opłat za usługi przewozowe w zakresie linii uzupełniających²².

¹⁷ Plik 001

¹⁸ Informacje o przeprowadzonych oględzinach zawarte są w przypisie nr 6

¹⁹ W 2022 r. liczba ludności miasta Marki według danych meldunkowych Urzędu Miasta Marki wynosiła 37315 mieszkańców, w 2023 r. – 38303, w 2024 r. – 39510, a w 2025 r. (do 30 czerwca 2025 r.) liczba ludności miasta Marki wynosiła 40187 mieszkańców. Urząd Miasta Marki nie posiadał możliwości ustalenia liczby ludności w inny sposób, w tym na podstawie liczby osób zgłoszonych do tzw. „opłaty śmieciowej” z uwagi na funkcjonujący od 1 sierpnia 2020 r. system naliczania opłaty za odpady komunalne od wysokości zużycia wody, nie zaś od deklarowanej liczby osób. Według danych GUS liczba ludności przedstawiała się następująco: w 2022 r. – 44387 mieszkańców, w 2023 r. – 45365 mieszkańców, w 2024 r. – 46163 mieszkańców, w 2025 r. – brak danych.

²⁰ Uchwała Nr IX/93/2019 Rady Miasta Marki z dnia 8 maja 2019 r. w sprawie zmiany uchwały Rady Miasta Marki Nr XLI/318/2017 z dnia 22 lutego 2017 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Miasto Marki oraz warunków i zasad korzystania z przystanków.

²¹ Plik 005

²² Uchwała Nr VIII/93/2024 Rady Miasta Marki z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie określenia rodzajów biletów, wysokości opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego na terenie Miasta Marki (linie L40, L44 i L45), w tym opłat dodatkowych oraz ustalenia zniżek w cenach tych biletów.

(akta kontroli str. 11, 16²³)

W latach 2022 – 2023 zwiększała się liczba tras komunikacyjnych. Na terenie miasta funkcjonowało 10 tras komunikacyjnych i było to o cztery trasy (67%) więcej niż w latach 2020-2021. W latach 2024 - 2025 (na 30 czerwca 2025 r.) funkcjonowało łącznie 11 tras komunikacyjnych.

Zwiększeniu uległa liczba kursów linii autobusowych w dobie z gminy Marki do Warszawy oraz w kierunku z Warszawy do gminy Marki. W 2025 r. liczba kursów była o 23 większa niż w 2021 r., (wzrost o 4%)²⁴.

Liczba kursów komunikacji miejskiej w obrębie gminy Marki miała tendencję wzrostową od 103 kursów w roku 2022, poprzez 104 w roku 2023 (wzrost o 0,97%), 135 w roku 2024 (wzrost względem roku poprzedniego o 29,8%), aż do 166 kursów w roku 2025 (stan na 30 czerwca), co stanowiło wzrost w 2025 r. o 61% w stosunku do 2022 r.

Powyższe dane wskazują na wzrost pracy przewozowej wykonanej publicznym transportem zbiorowym przekraczający procentowy wzrost liczby mieszkańców gminy w ww. okresie.

(akta kontroli str. 322²⁵)

Ponadto w 2024 r., zgodnie z umową z 28.11.2024 r. dotyczącą usługi przewozu liniami uzupełniającymi „L”, dokonano zmiany trasy dla linii nr L40, która pierwotnie obejmowała: Wołomin, Kobyłkę, Nadmę i Marki (do przystanku Cmentarz – Marki). Według nowego przebiegu linii L40 trasa obejmowała: Wołomin, Kobyłkę, Zielonkę i Marki (do Centrum Handlowego M1). W 2025 r. została utworzona linia L44, która zastąpiła wcześniejszą linię L40, przy jednoczesnym wydłużeniu jej o ok. 2,5 km, z przebiegiem do centrum handlowego M1 (pierwotnie linia L40 kończyła bieg na przystanku Cmentarz Marki 01 przy ul. ks. W. Bandurskiego).

Zastępca Burmistrza Urzędu Miasta Marki wyjaśnił, że zmiany w obrębie powyższych linii umożliwiły komunikację z wykorzystaniem transportu zbiorowego mieszkańcom kilku miast przyległych oraz przesiadkę do autobusów I strefy biletowej. Dodatkowo dla linii L40 zwiększono częstotliwość w godzinach szczytu komunikacyjnego (porannego i popołudniowego) i ustalono ją na poziomie 30 min, skracając tym samym wcześniejszą częstotliwość kursowania o połowę.

(akta kontroli str. 362-366, 377-378)

Ogłędziny²⁶ wykazały, że w północno-zachodniej części miasta Marki charakteryzującej się dużym stopniem zagęszczenia pod względem zabudowy mieszkaniowej, tj. ciąg ulic: Karłowicza, Sobieskiego i Modrzewiowej, (przebiegających równolegle do Al. Marsz. J. Piłsudskiego), średni czas na dojście między zabudowaniami znajdującymi się na zachodniej ścianie miasta, a przystankami w obecnie funkcjonującej sieci komunikacyjnej wynosi około 20 min.

Naczelnik Wydziału Inwestycji i Zarządu Dróg wyjaśnił, że: *obecnie nie jest możliwe poprowadzenie linii autobusowej ciągiem ww. ulic ze względu na stan i rodzaj nawierzchni. Przy łącznej długości wskazanego ciągu ulic około 3,5 km jedynie około 100 m posiada nawierzchnię asfaltową, reszta jest drogą gruntową, co uniemożliwia poruszanie się autobusów w sposób bezpieczny. Na wskazanym ciągu miasto Marki prowadzi postępowanie w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego w celu rozbudowy ciągu ulic Karłowicza, Sobieskiego i Modrzewiowej. W obecnej chwili nie jest możliwe stwierdzenie skuteczności tej procedury, jak również wiążących terminów realizacji docelowej rozbudowy wskazanego ciągu ulic.*

(akta kontroli str. 410-411, 412-427)

²³ Plik 003

²⁴ Liczba kursów na dobę do i z gminy Marki na początku okresu objętego kontrolą (w roku 2022) miała tendencję stałą (względem roku poprzedniego) tj. wykonanych było 650 kursów. Nieznaczny wzrost nastąpił w 2023 r. (o 0,3%) do 652 kursów, w roku 2024 nastąpił spadek (o 1,23 %) - wykonano 644 kursy, a w roku 2025 nastąpił wzrost (o 4,5%) do 673 kursów komunikacji miejskiej.

²⁵ Plik 001

²⁶ Informacje o przeprowadzonych oględzinach zawarte są w przypisie nr 6

Dostęp do informacji pasażerskiej został zapewniony mieszkańcom miasta Marki w postaci informacji drukowanej (dotyczy informacji umieszczanych w gablotach wiat przystankowych lub na słupach przystankowych) oraz elektronicznej - za pomocą strony internetowej miasta Marki <https://www.marki.pl/> oraz strony internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego <https://www.wtp.waw.pl/>

Zakup biletów komunikacji miejskiej był zapewniony dzięki funkcjonowaniu czterech biletomatów rozmieszczonych w następujących lokalizacjach: - przy budynku Urzędu Miasta Marki (w sąsiedztwie którego znajduje się przystanek autobusowy Marki – Ratusz 01), - przy parkingu P+R ul. Sportowa, - przy parkingu P+R ul. Duża, - w obrębie skrzyżowania Al. Marsz. J. Piłsudskiego z ul. Legionową leżącego w północnych granicach miasta Marki. W biletomatach można było zrealizować zakup biletów zgodnie z cennikiem ZTM obowiązującym dla I i II strefy biletowej, tj. biletów krótkookresowych długookresowych. Ponadto w biletomatach można było dokonać zakupu biletów z honorowaniem zniżek. Ponadto autobusy obsługujące linie dowozowe do Warszawy wyposażone były w biletomaty a w pojazdach komunikacji lokalnej zakup biletów możliwy był bezpośrednio u kierowcy pojazdu.

W zakresie linii lokalnych, tj. linii uzupełniających „L” honorowane były bilety długookresowe w ramach ZTM (dobowy, weekendowy, 3-dniowy, weekendowy grupowy, 30-dniowy, 90-dniowy, bilety imienne dla dziecka z rodziny posiadającej troje dzieci i więcej oraz dla seniora). Ponadto u kierowcy można było dokonać zakupu biletu uprawniającego do jednorazowego przejazdu.

(akta kontroli str. 362-366)

Na terenie miasta Marki znajdowały się dwa parkingi P+R, wybudowane przez Urząd Miasta Marki w 2018 r., były to:

1. Parking P+R (ul. Sportowa) zlokalizowany przy głównej ulicy miasta Marki, tj. Al. Marsz. J. Piłsudskiego, w bliskim sąsiedztwie Urzędu Miasta Marki; parking posiadał 102 miejsca parkingowe, w tym trzy miejsca dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz dwa miejsca służące ładowaniu pojazdów elektrycznych; w obrębie parkingu znajdowała się wiata z 21 miejscami dla rowerów, biletomat oraz toaleta.

2. Parking P+R (ul. Duża) zlokalizowany przy pętli autobusowej linii nr 240 i 340 oraz w pobliżu głównej ulicy miasta Marki, tj. Al. Marsz. J. Piłsudskiego (oddalony na północ od Urzędu Miasta Marki na odległość około 1500 m); parking posiadał 48 miejsc parkingowych, w tym dwa miejsca dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, dwa dla rodzin z dziećmi oraz dwa miejsca służące ładowaniu pojazdów elektrycznych; w obrębie parkingu znajdowała się wiata z 22 miejscami dla rowerów, biletomat oraz toaleta.

Ogłędziny²⁷ parkingów P+R wykazały, że w ich obrębie w czasie porannego szczytu komunikacyjnego znajdowały się wolne miejsca (w tym miejsca dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się), pozwalające na pozostawienie samochodu i przesiadkę na publiczny transport zbiorowy. Średni stopień zajętości miejsc parkingowych dla parkingu P+R przy ul. Dużej wynosił 72%, a dla parkingu P+R ul. Sportowej wynosił 78%. Istniała także możliwość zakupu biletu w biletomatach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ww. parkingów, a czas dojścia od parkingu do przystanku autobusowego nie przekraczał 3 min.

(akta kontroli str. 8-13, 412-427)

Na terenie miasta nie występowały inne parkingi spełniające funkcje jak w przypadku parkingów zlokalizowanych w węzłach przesiadkowych integrujących różne środki transportu.

(akta kontroli str. 259-266)

²⁷ Informacje o przeprowadzonych oględzinach zawarte są w przypisie nr 6

Przeprowadzone oględziny²⁸ wykazały dla 19,6% autobusów opóźnienia odjazdów. Odnotowano ponadto jeden przypadek, w którym autobus nie przyjechał na przystanek. *Szczegółowy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

Drugie oględziny²⁹ przystanków wykazały dewastację jednej z wiat przystankowych, tj. wybitą szybę w ścianie bocznej, podczas trzecich oględzin³⁰ ponownie stwierdzono brak wybitej szyby. Naczelnik Wydziału Inwestycji i Zarządu Dróg wyjaśnił, że *w przypadku stwierdzenia uszkodzenia szyby przystanku generowane jest zlecenie na jej wymianę z terminem realizacji 30 dni*. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych Urząd Miasta Marki nie poinformował o naprawie uszkodzenia przystanku.

(akta kontroli str. 412-427)

3.

Urząd Miasta Marki nie gromadził informacji nt. liczby przewiezionych pasażerów, nie liczył potoków podróży (z rozróżnieniem na kierunek jazdy do Warszawy lub w kierunku powrotnym, nr linii, dzień tygodnia, godzina podróży), ani też nie badał satysfakcji pasażerów z korzystania z komunikacji miejskiej oraz skarg. Nie gromadząc ww. informacji nie był w stanie ich analizować, ani też wykorzystywać w celu zwiększenia skuteczności transportu miejskiego.

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że Urząd Miasta Marki nie prowadził analiz i zestawień liczby przewiezionych pasażerów z uwagi na powierzenie tych zadań ZTM.

W okresie objętym kontrolą nie wpłynęły do Urzędu Miasta Marki skargi, ani też petycje w zakresie transportu publicznego dotyczącego linii podstawowych. Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że skargi przyjmowane były przez Zarząd Transportu Miejskiego.

(akta kontroli str. 8-13, 274-282)

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *w zakresie linii uzupełniających (typu „L”) zgłoszenia, skargi, odwołania, wnioski lub reklamacje dotyczące Operatora usług transportu zbiorowego liniami typu „L” były przekazywane do Urzędu Miasta Marki drogą telefoniczną lub mailową i wyjaśniane na bieżąco. Następnie były one usuwane, a ich wynik, jeśli dotyczył poważnych uchybień, był podawany do publicznej wiadomości. Burmistrz Miasta Marki podał trzy zdarzenia, które zostały odnotowane i które dotyczyły linii uzupełniających. Były to: opóźnienia na linii L40, skarga na kierowcę linii L44 i L45 oraz pożar pojazdu linii L45.*

(akta kontroli str. 259-266, 283-286)

4.

Urząd Miasta Marki podejmował działania informacyjne i promujące korzystanie z transportu publicznego. W celu dotarcia z informacją do różnych grup wiekowych wśród mieszkańców miasta wykorzystywano tradycyjne i elektroniczne kanały komunikacji. Były to: bezpłatny drukowany biuletyn Marki.pl, strona internetowa www.marki.pl, profil Facebook miasta Marki, system SMS, tj. Marecki Informacyjny System SMS (MISS). Najwięcej informacji było zamieszczane na stronie internetowej miasta Marki (45 publikacji) i dotyczyły one m.in.: informacji nt. komunikacji miejskiej w czasie świąt, długich weekendów, wakacji i ferii, bezpłatnej

²⁸ Oględziny łącznej liczby 46 autobusów (linii podstawowych i uzupełniających) pod względem punktualności odjazdów z przystanku autobusowego, wykazały w przypadku dziewięciu z nich opóźnienie od dwóch do siedmiu minut.

²⁹ Przeprowadzone w dniu 18.11.2025 r.

³⁰ Przeprowadzonych w dniu 25.11.2025 r.

komunikacji w ramach Europejskiego Dnia bez samochodu, zmian w kursowaniu, propozycji zmian w komunikacji autobusowej dotyczących zwiększenia częstotliwości kursów linii 240 w związku z przedłużeniem drugiej linii metra M2. Na profilu Facebook informowano m.in. o liniach uzupełniających „L”, konkursie z okazji Dnia bez samochodu, darmowej komunikacji w dniu wyborów. W biuletynie Marki.pl zamieszczono 8 publikacji dotyczących m.in.: bezpłatnych przejazdów na Marecką Kartę Mieszkańca liniami uzupełniającymi „L”, wymiany wiat przystankowych oraz ich monitoringu.

(akta kontroli str. 290-304)

5.

Najwyższe koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym Urząd Miasta Marki poniósł w 2024 r. i wyniosły one 6 125,365 tys. zł³¹, co stanowiło 1,98% rocznych dochodów gminy Marki. Dla pozostałych lat objętych kontrolą koszty te stanowiły odpowiednio: dla 2022 r. – 2,04% rocznych dochodów gminy Marki, dla 2023 r. – 2,33%, dla 2025 r. (do 30 czerwca) – 2,05%³².

Urząd Miasta Marki nie uzyskiwał wpływów z tytułu sprzedaży biletów ani też z innych źródeł w związku z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Urząd Miasta Marki w latach 2022 - 2025 nie ponosił kosztów z tytułu budowy parkingów P+R. Obydwa parkingi P+R funkcjonujące na terenie miasta Marki, zostały wybudowane w 2018 r., a w okresie objętym kontrolą nie były dalej rozwijane.

Koszt wykonania 1 km pracy przewozowej w mieście Marki był zróżnicowany w poszczególnych latach oraz był zależny od rodzaju transportu (linie podstawowe lub linie uzupełniające „L”). W kolejnych latach od 2022 r. do czerwca 2025 r. w zakresie linii podstawowych wynosił: w 2022 r. - 10,09 zł, w 2023 r. - 11,81 zł, w 2024 r. - 12,34 zł, w 2025 r. - 13,83 zł. W przypadku linii uzupełniających były to stawki na poziomie odpowiednio do poszczególnych lat począwszy do 2022 r.: 6,56 zł, 5,79 zł, 5,79 zł oraz 9,25 zł.

(akta kontroli str. 322³³)

Liczba zarejestrowanych samochodów w gminie Marki według stanu na 31 grudnia każdego roku wynosiła odpowiednio: w 2022 r. – 24984 samochodów, w 2023 r. - 26501, w 2024 r. – 28907, w 2025 r. (stan na 30 czerwca) – 29913. Największy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów zanotowano w 2024 r. w stosunku do roku poprzedzającego go, tj. o 9% (w roku 2021 poprzedzającym okres objęty kontrolą – wzrost o 7% w stosunku do 2020 r., a w latach 2022 i 2023 - odpowiednio o 5% i 6%). W 2025 r. (wg stanu na 30 czerwca) wzrost ten wyniósł 3,5%.

(akta kontroli str. 352)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

³¹ Koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w poszczególnych latach objętych kontrolą wynosiły odpowiednio: w 2020 r. – 5223,475 tys. zł, w 2021 r. – 5001,859 tys. zł, w 2022 r. - 4890,047 tys. zł, w 2023 r. - 5804,54 tys. zł, w 2024 r. - 6125,365 tys. zł, w 2025 r. (30 czerwca 2025 r.) - 4096,146 tys. zł.

³² Dla porównania dla 2020 r. – 2,26%, dla 2021 r. – 1,9% rocznych dochodów gminy Marki.

³³ Plik 001

1. Burmistrz Miasta Marki podpisał porozumienia z m.st. Warszawą określające zasady wspólnego wykonywania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, które nie określiły katalogu standardów jakościowych w zakresie realizacji przewozów (w tym m.in.: czasu, punktualności i częstotliwości podróżowania, niezawodności podróżowania, zapewnienia pojazdów i liczby miejsc siedzących, liczby miejsc dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, czystości, ogrzewania lub chłodzenia pojazdów), a tym samym nie gwarantowały odpowiedniej ich jakości a jakość nie była przez gminę kontrolowana. W ramach ww. porozumień Gmina przekazała obowiązki dotyczące zarządzania publicznym transportem zbiorowym, jednakże nadzór nad realizacją tego porozumienia stanowił obowiązek gminy Marki, która nie posiadała nawet wiedzy o sposobie jego realizacji w wymiarze innym niż finansowy.

Urząd Miasta Marki nie gromadził również informacji na temat liczby przewiezionych pasażerów, nie badał satysfakcji pasażerów z korzystania z komunikacji miejskiej oraz nie interesował się treścią wniosków i skarg złożonych do ZTM. Nie gromadząc ww. informacji nie był w stanie ich analizować ani też wykorzystywać w celu zwiększenia skuteczności transportu miejskiego. Tymczasem oględziny³⁴ przeprowadzone w toku kontroli wykazały, opóźnienia odjazdów od 2 do 7 min, to oznacza że 19,6 % pojazdów odjeżdżających z przystanków było opóźnione (średni czas opóźnień autobusów w przypadku odjazdu z przystanku w odniesieniu do obowiązującego rozkładu wynosił 3 min i 46 s.), a jeden spośród 46 autobusów poddanych oględzinom nie przyjechał na przystanek.

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *brał udział w opiniowaniu projektów porozumień zawieranych z m.st. Warszawą, o których mowa powyżej, jednakże czynności te nie znajdują odzwierciedlenia w przekazanej dokumentacji, ponieważ nie były utrwalane na piśmie.*

Ponadto Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie jako jednostka posiadająca odpowiednie zaplecze finansowe i stale podnosząca jakość swoich usług, realizuje usługi transportu na wysokim poziomie. Dodatkowo posiada zaplecze techniczne i osobowe umożliwiające zarządzanie rozkładami, taborem i czasem pracy.*

(akta kontroli str. 259-266, 377-378)

NIK, nie zgadza się z powyższymi wyjaśnieniami, gdyż brak wpływu na sposób realizacji porozumienia jest działaniem nierzetelnym i powoduje, że Miasto i Gmina Marki są odbiorcą usług, o których mają znikomą wiedzę, a jak wykazały oględziny NIK, ich jakość (punktualność) nie jest zadowalająca. W konsekwencji może to mieć negatywny wpływ na popularność transportu zbiorowego wśród mieszkańców Gminy.

2. Burmistrz Miasta Marki nie zapewnił przygotowania aktualizacji wykazu przystanków komunikacyjnych na terenie miasta Marki, w konsekwencji czego uchwała Rady Miasta Marki (nr XLI/318/2017 z dnia 22 lutego 2017 r. w sprawie określenie przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Miasto Marki oraz warunków i zasad korzystania z przystanków.) nie obejmowała dwóch zespołów przystankowych „Struga – Kościół” oraz „Słoneczna”, które funkcjonowały w zakresie obowiązujących linii autobusowych. Było to działanie nierzetelne i niezgodne z art. 15 ust. 1 pkt 6 uptz, ponieważ Urząd Miasta Marki nie posiadał aktualnego wykazu przystanków komunikacyjnych.

II Zastępca Burmistrza Miasta Marki wyjaśnił, że: *zespoły przystankowe „Struga – Kościół” oraz „Słoneczna” zostały wprowadzone w czasie pandemii Covid-19 w 2020 r. w celu rozładowania obciążeń dla sąsiednich zespołów przystankowych, wcześniej nie było przystanków w tych lokalizacjach. W obrębie zespołu przystankowego „Struga – Kościół” w 2023 r. wybudowano nawierzchnię, wiatę oraz pozostałą infrastrukturę przystankową w ramach inwestycji polegającej*

³⁴ Zob. przypis nr 6

na modernizacji północnego odcinka Al. Marsz. J. Piłsudskiego od ul. Legionowej do granicy z gminą Radzymin.

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *rozbieżności między stanem faktycznym, a stanem prawnym dotyczące funkcjonowania zespołów przystankowych „Struga – Kościół” oraz „Słoneczna” w zakresie działających na terenie miasta linii autobusowych zostały zauważone podczas kontroli NIK i w związku z powyższym podjęto działania związane z aktualizacją listy zespołów przystankowych na terenie miasta Marki.*

W trakcie prowadzenia czynności kontrolnych NIK dokonano aktualizacji wykazu przystanków, Rada Miasta Marki 17 grudnia 2025 r. podjęła uchwałę Nr XXI/241/2025 w sprawie zmiany Uchwały Nr XLI/318/2017 Rady Miasta Marki w sprawie określenie przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Miasto Marki oraz warunków i zasad korzystania z przystanków.

(akta kontroli str. 259-266, 317-318, 362-366, 377-378, 380-385)

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia organizację i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Marki zorganizowanego w porozumieniu z m.st. Warszawą oraz zmiany wprowadzone w sieci połączeń komunikacyjna w okresie objętym kontrolą, tj. zwiększeniu liczby tras linii autobusowych oraz liczby kursów powodowane zwiększeniem liczby ludności w Markach. NIK ocenia pozytywnie także utrzymywanie parkingów Parkuj i Jedź.

Jednocześnie NIK zwraca uwagę, że zawierając porozumienie z m.st. Warszawą dotyczące lokalnego transportu zbiorowego Burmistrz Miasta Marki nie zapewnił sobie możliwości decydowania lub współdecydowania w kluczowych kwestiach związanych z usługą transportową (głównie w zakresie jakości świadczonych usług) realizowaną przez innego organizatora na terenie Marek, co było działaniem nierzetelnym. Ponadto Urząd Miasta Marki nie posiadał jakichkolwiek informacji dotyczących liczby przewiezionych pasażerów, potoków podróżnych oraz satysfakcji pasażerów z korzystania z komunikacji miejskiej w tym skarg.

Należy także podkreślić, że Mieszkańcy części miasta położonej na zachód od ciągu ulic Karłowicza, Sobieskiego i Modrzewiowej mieli utrudniony dostęp do publicznej komunikacji zbiorowej ze względu na dużą odległość od przystanków komunikacji.

3. Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

Opis stanu faktycznego

Rada Miasta Marki 31 sierpnia 2022 r. podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego z miastem stołecznym Warszawą w sprawie powierzenia miastu stołecznemu Warszawie realizacji zadań Miasta Marki z zakresu lokalnego transportu zbiorowego (obowiązującą do dnia zakończenia kontroli). Wcześniejsza uchwała Rady Miasta Marki z 24 marca 2004 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego z miastem stołecznym Warszawą dotyczącego powierzenia zadania z zakresu lokalnego transportu

zbiorowego obowiązywała od 24 marca 2004 roku do 30 sierpnia 2022 roku. Skutkiem podjęcia tych uchwał były podpisane porozumienia i umowy.

Umowa z 17 grudnia 2021 r. oraz umowa z 28 listopada 2024r. na świadczenie usługi autobusowego przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej łączącego obszar Gmin Kobyłka, Wołomin, Zielonka, Marki, Radzymin, Nieporęt z Warszawą .

W porozumieniach, z roku 2004 i 2022 - zawartymi między Miastem Stołecznym Warszawa reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego a Gminą Marki - nie zawarto standardów jakościowych. Jednakże porozumienie z 2022 roku zawierało zobowiązanie dla Gminy Marki do prowadzenia okresowych badań potrzeb transportowych mieszkańców Gminy i ocen funkcjonującego na jej terenie lokalnego transportu zbiorowego oraz działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa osobistego pasażerów korzystających z przejazdów liniami będącymi przedmiotem porozumienia.

Burmistrz Miasta Marki nie wykonał zobowiązania wynikającego z §5 ust. 1 pkt 5 Porozumienia międzygminnego z 2022 r. Szczegółowy opis w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.

Urząd Miasta Marki zapłacił z tytułu konserwacji infrastruktury przystankowej Miastu Warszawa kwotę 5307,31 zł w roku 2022, 13067,87 zł w roku 2023, 9201,81 zł w roku 2024 i 7054 zł za pierwsze półrocze roku 2025. Z tytułu realizacji usług przewozowych Urząd Miasta Marki zapłacił Miastu Warszawa kwotę 4 005 348,67 zł w roku 2022, 4 927 317,00 zł w roku 2023, 5 201 710,00 zł w roku 2024 i 2910767,00 zł w pierwszym półroczu roku 2025. Analiza rozliczeń finansowych wykazała jedną płatność³⁵ dokonaną w związku z przekroczeniem o jeden dzień terminu płatności noty 186/D/2025 z tytułu pozostałej należności głównej noty 186/D/2025 w kwocie 449,43 zł i odsetek na dzień 14 maja 2025 r. w kwocie 4,95 zł. Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że przelew dotyczący należności wynikającej z noty nr 186/D/2025 został zrealizowany w terminie płatności, środki zostały jednak zaksięgowane na rachunku bankowym odbiorcy w kolejnym dniu roboczym. Z tego tytułu Miasto Stołeczne Warszawa obciążyło Gminę Miasto Marki odsetkami za zwłokę. Odsetki te w wysokości 454,38zł zostały zapłacone 14 maja 2025 roku, a na ich równowartość wystawiono w dniu 27 maja 2025 notę obciążeniową nr 162/2025 na pracownika odpowiedzialnego za terminowe przekazanie dokumentów do wydziału merytorycznego. Osobą odpowiedzialną był Inspektor z Wydziału Inwestycji i Zarządu Dróg. Sekretarz Miasta wyjaśniła, że z uwagi na zaistniały fakt wprowadzono zmianę organizacyjną dla wpływających elektronicznie do urzędu dokumentów, polegającą na weryfikacji daty w systemie EZD zgodnie z odczytem z dokumentu potwierdzającym jego odebranie generowanym przez E-doręczenia.

Ogłędziny³⁶ wykazały pojedyncze kilkuminutowe opóźnienia autobusów. Wszystkie pojazdy świadczące usługę przewozu osób ujawnione podczas przeprowadzonych oględzin spełniały wymagania pod względem dostosowania ich do przewozu osób z ograniczoną możliwością poruszania się, tj. wydzielona przestrzeń niskopodłogowa, otwierany element umożliwiający wjazd

³⁵ Z dnia 14 maja 2025 r.

³⁶ Informacje o przeprowadzonych oględzinach zawarte są w przypisie nr 6

wózka po pochylni z chodnika, dedykowany przycisk umieszczony na wysokości umożliwiającej jego obsługę przez osobę korzystającą z wózka inwalidzkiego.

Częstotliwość kursowania autobusów zależna była od pory dnia i uwzględniała szczyty komunikacyjne, w których dla części linii zwiększona była trzykrotnie.

W Mieście Marki obowiązywała pierwsza strefa biletowa.

Zawarte umowy z 17 grudnia 2021 r. oraz z 28 listopada 2024r. na świadczenie usługi autobusowego przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego zawierały zapisy umożliwiające upoważnionym pracownikom Gminy przeprowadzanie kontroli realizacji świadczonych usług w odniesieniu do linii przebiegających przez Gminę w zakresie realizacji zobowiązań operatora oraz jakości świadczonych przez niego usług .

II Zastępca Burmistrza Miasta Marki wyjaśnił, że: *Urząd Miasta Marki nie wykonywał kontroli linii autobusowych lokalnego transportu zbiorowego funkcjonujących na podstawie zawartych umów z 17 grudnia 2021 r. i 28 listopada 2024 r. i w związku z tym z tym nie sporządzał wniosków, które mogły być przekazane do Transportu Miejskiego uzasadniając wykonywaniem części tych czynności przez pracowników Zarządu Transportu Miejskiego uzasadniając wykonywaniem części tych czynności przez pracowników Zarządu Transportu Miejskiego.*

Urząd Miasta Marki nie prowadził oceny lokalnego transportu zbiorowego. Nie sporządzono również dokumentu określającego zasady realizacji oceny lokalnego transportu zbiorowego.

Urząd Miasta Marki realizował swoje obowiązki dotyczące działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa osobistego pasażerów korzystających z przejazdów liniami autobusowymi poprzez prowadzenie stałego rozwoju wizyjnego monitoringu miejskiego. Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że monitoringiem objęte było 11 zespołów przystankowych . Monitoring wizyjny prowadzony był przez operatorów całą dobę w systemie zmianowym. Zabezpieczano nagrania i prowadzono sprawy związane ze zgłoszeniami zdarzeń na policję.

Ponadto Burmistrz wyjaśnił, że: *Urząd Miasta Marki dokonał wymiany 21 wiat przystankowych (10 wiat w roku 2022 i 11 w roku 2023).*

Burmistrz Miasta Marki wyjaśnił, że: *zarządzanie transportem zbiorowym w mieście Marki polegało na roboczej współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego dotyczącej wymiany informacji dotyczących funkcjonowania linii autobusowych za pomocą poczty elektronicznej lub rozmów telefonicznych. Dotyczyła ona uzgodnień zakresu treści projektów porozumień, umów i aneksów, zmian w rozkładach jazdy, zmian w trasach wynikających z prac na drogach i wyznaczaniu objazdów, ustalania rozkładów wakacyjnych, świątecznych, w trakcie ferii zimowych rozkładów jazdy, a także zwiększania liczby kursów lub zmniejszania, w zależności od okresu świątecznego, kiedy występują dni wzmożonej aktywności pasażerskiej takiej jak dzień Wszystkich Świętych lub w okresach kiedy jest zmniejszona aktywność (np. przerw szkolnych), zgłoszeń dotyczących koniecznych konserwacji infrastruktury przystankowej, w tym tych spowodowanych aktami wandalizmu czy przekazywania informacji o wymianach rozkładów jazdy.*

(akta kontroli str. 323-329, 389-393, 412-427, 663-664)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

Burmistrz Miasta Marki działał nierzetelnie, ponieważ nie wykonał zobowiązania wynikającego z §5 ust. 1 pkt 5 Porozumienia międzygminnego z 2022 r. dla Gminy Marki, tj. nie dokonywał ocen

funkcjonującego na jej terenie lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto nie przeprowadzał kontroli realizacji zobowiązań operatora oraz jakości świadczonych przez niego usług w ramach lokalnego autobusowego transportu zbiorowego do czego był uprawniony na podstawie § 4 ust. 2 umów z 17 grudnia 2021 r. oraz z 28 listopada 2024r. w odniesieniu do linii przebiegających przez Gminę. Nie sporządził także dokumentu określającego zasady realizacji oceny lokalnego transportu zbiorowego.

Burmistrz wyjaśnił, że: *taki stan wynika ze wspólnej realizacji zadań dotyczących transportu zbiorowego z m.st. Warszawą w imieniu, którego działał Zarząd Transportu Miejskiego, który prowadził bieżący nadzór nad realizacją przewozów, posiadając odpowiednie przygotowanie, w tym zespół osobowy i narzędzia, za pomocą których na bieżąco monitorował realizację umów. Burmistrz wyjaśnił ponadto, że w jego ocenie rozwiązanie takie było korzystne finansowo dla Gminy Miasto Marki, ponieważ nie zwiększało kosztów na organizację dodatkowych zadań.*

NIK nie zgadza się ze stanowiskiem Burmistrza ponieważ prowadzenie okresowych badań potrzeb transportowych mieszkańców Gminy i ocen funkcjonującego na jej terenie lokalnego transportu zbiorowego własnymi zasobami kadrowymi pozwoliłoby lepiej dostosować transport do potrzeb mieszkań i szybciej reagować na potencjalne nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 336-339, 16³⁷)

Ocena cząstkowa

Burmistrz Miasta Marki zapewniał funkcjonowanie transportu publicznego w Markach poprzez jego finansowanie, umożliwił objęcie gminy Marki pierwszą strefą biletową na takich samych zasadach jak w m. st. Warszawie, co było niewątpliwie korzystne dla mieszkańców i przyczyniało się do zwiększenia popularności publicznego transportu zbiorowego.

NIK ocenia pozytywnie działania prowadzone na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów transportu publicznego.

Ocena negatywna dotyczy niezrealizowania zapisów porozumień międzygminnych w zakresie przeprowadzenia badań potrzeb pasażerów, a także niekorzystania z uprawnień do kontroli operatorów linii lokalnych, co mogło utrudnić zidentyfikowanie ryzyk i wykrycie nieprawidłowości dotyczących jakości oferowanych usług transportowych.

Uwagi i wnioski

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

Wnioski

1. Prowadzenie kontroli i oceny funkcjonującego na terenie miasta publicznego transportu zbiorowego.
2. Podjęcie działań w celu identyfikacji potrzeb transportowych mieszkańców miasta Marki.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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 Departamentu Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. 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.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o wykonaniu wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań. Zgodnie z art. 98 ustawy o NIK, kto nie informuje bądź niezgodnie z prawdą informuje o wykonaniu wniosków pokontrolnych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3.

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.

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

Warszawa, dnia 28 stycznia 2026 r.

Kontrolerzy

główny specjalista kontroli państwowej

Adam Owsianik

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli

Departament Spójności i Infrastruktury

p.o. Dyrektor

Jolanta Stawska

/podpisano elektronicznie/

starszy inspektor kontroli państwowej

Bożena Sulima - Górak

/podpisano elektronicznie/