



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.24.3.2025

Pan
dr Sławomir Porada
Wójt Gminy Trzebownisko

Urząd Gminy Trzebownisko
36-001 Trzebownisko 976

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/25/019 Transport zbiorowy w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Gminy Trzebowniko ¹ , 36-001 Trzebowniko 976.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Porada, Wójt Gminy Trzebowniko ² , od dnia 6 maja 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Kuźniar Lesław, Wójt Gminy Trzebowniko, od 19 listopada 2018 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 miały one znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 i art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie.
Kontrolerzy	1. Jacek Wolan, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/143/2025 z 5 listopada 2025 r. 2. Krzysztof Pakuła, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/144/2025 z 5 listopada 2025 r.

(akta kontroli str. 3-6)

¹ Dalej: Urząd lub UG.

² Dalej: Wójt Gminy lub Wójt.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA Z UZASADNIENIEM

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli organizacja transportu publicznego oraz jego funkcjonowanie na terenie Gminy Trzebownisko⁵ były właściwe i przyczyniły się do zwiększenia liczby pasażerów w transporcie zbiorowym.

Gmina powierzyła realizację transportu zbiorowego Związkowi Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”⁶. Komunikacja samochodowa realizowana była przez Operatora, tj. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A.⁷. Związek jako organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy prowadził monitoring w zakresie potrzeb oraz opinii pasażerów na terenie Związku, co miało wpływ na preferowaną częstotliwość korzystania z przejazdów autobusowych obsługiwanych przez Operatora. Działania te wynikały z założeń przyjętego „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku”⁸.

W ocenie NIK transport publiczny na terenie Gminy realizowany był na poziomie zaspokajającym potrzeby mieszkańców. W okresie objętym kontrolą dynamika wzrostu sieci transportowej na terenie Gminy była wyższa niż wzrost liczby jej mieszkańców, a wydatki Gminy na inwestycje w rozwój sieci transportowej i parkingów w tym okresie wyniosły ponad 5 milionów złotych. Na wzrost liczby przewożonych pasażerów mogło mieć wpływ wprowadzenie przez Gminę bezpłatnych biletów okresowych dla uczniów i studentów oraz okresowych biletów zintegrowanych.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dalej także „Gmina”.

⁶ Dalej: ZG, Związek, Związek Gmin lub Organizator.

⁷ PKS w Rzeszowie S.A. lub Operator.

⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Gmin „PKS” z elementami rozwoju strategii elektromobilności oraz z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na terenie powiatów, które zawarły porozumienia ze Związkiem Gmin”, przyjęty uchwałą Nr XXXIII.120.2023 Zgromadzenia Związku Gmin „PKS” z dnia 26 września 2023 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów.
Opis stanu faktycznego	1.1. i 1.2. W dniu 29 sierpnia 2008 r. Rada Gminy Trzebowniko podjęła uchwałę w sprawie utworzenia Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” oraz przyjęcia Statutu Związku¹⁰. Zgodnie z treścią uchwały, Związek utworzony został <i>w celu wykonywania zadań publicznych obejmujących ogół spraw dotyczących lokalnego transportu zbiorowego.</i> Związek jest organizatorem transportu na sieci komunikacyjnej pod nazwą Międzygminna Komunikacja Samochodowa¹¹. Usługi MKS realizowane są na terenie gmin zrzeszonych oraz jednostek samorządu terytorialnego, które zawarły porozumienia ze Związkiem. PKS w Rzeszowie S.A. jest operatorem wspomnianej wyżej sieci komunikacyjnej i realizuje na niej usługi przewozowe. Związek jest właścicielem PKS S.A., w którym ZG posiada 100% akcji. Zgodnie z przepisem §16 statutu Związku, Gmina miała dwóch przedstawicieli w Zgromadzeniu Związku¹². (akta kontroli str. 15-29; 309)

W okresie objętym kontrolą monitorowanie potrzeb oraz opinii pasażerów transportu zbiorowego na terenie Gminy prowadził Związek, któremu Gmina powierzyła realizację tego zadania na swoim terenie.

Gmina monitorowała wywiązywanie się przez ZG z powierzonych zadań poprzez swoich przedstawicieli w Związku, a także pozyskiwała od mieszkańców informacje¹³ o potrzebach w tym zakresie, czego efektem była rozbudowa sieci przystanków autobusowych, budowa parkingów oraz zmiany w rozkładach jazdy autobusów (o czym szerzej w drugim obszarze niniejszego wystąpienia).

Dodatkowo w ramach rozpoczętych w dniu 13 czerwca 2025 r. przez Urząd badań dotyczących potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, prowadzona była ankieta mająca na celu zebranie opinii i uwag związanych z transportem oraz przemieszczaniem się na terenie Gminy. Na dzień 20 listopada 2025 r. ankietę wypełniło 415 osób, a proces zbierania odpowiedzi nie został jeszcze zamknięty.

(akta kontroli str. 15-29; 310-323)

Jak wyjaśnił Wójt zgodnie z przyjętymi założeniami pełna, pogłębiona analiza rezultatów zostanie przeprowadzona dopiero po zakończeniu etapu zbierania danych. Już teraz prowadzony jest jednak bieżący monitoring napływających odpowiedzi, co pozwala na wstępne rozeznanie najczęściej pojawiających się opinii oraz sygnalizowanych problemów. Po zamknięciu ankiety przygotowany zostanie

⁹ 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.

¹⁰ Uchwała nr XVIII/177/08 z dnia 29 sierpnia 2008 r. – Gmina Trzebowniko, Gmina Boguchwała, Gmina Krasne, Gmina Głogów Młp., Gmina Chmielnik, Gmina Czarna, Gmina Tyczyn tworzą Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”.

¹¹ Dalej: MKS.

¹² Wójt Gminy oraz przedstawiciel wybrany przez Radę Gminy.

¹³ M.in. w trakcie zebrań wiejskich – dwa razy w roku, od radnych i sołtysów wsi.

kompleksowy raport wraz z wnioskami i rekomendacjami, który zostanie przekazany władzom gminy do dalszych działań.

Wójt podał również, że Związek prowadzi stały monitoring w zakresie potrzeb oraz opinii pasażerów z terenu Związku Gmin. Podczas badań pozyskuje informacje m.in. na temat: jakości usług organizowanych przez ZG, poziomu zadowolenia pasażerów, a także preferowanej częstotliwości i genezy korzystania z przejazdów autobusowych obsługiwanych przez Operatora. Badania mieszkańców regionu dotyczące wizerunku Związku Gmin wśród osób zamieszkujących powiat rzeszowski i gminy ościennie w innych powiatach, na terenie których działają połączenia komunikacyjne są przeprowadzane cyklicznie. Badania marketingowe przeprowadzane są zgodnie z założeniami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Gmin „PKS” z elementami rozwoju strategii elektromobilności oraz uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na terenie powiatów, które zawarły porozumienia ze Związkiem Gmin”, które jako cel strategiczny zostały zaplanowane do wykonania w roku 2022, 2025 oraz 2028 r. Badania takie były prowadzone w 2022 r., a w 2024 r. przeprowadzono badania mające na celu dostarczenie rzetelnych, obiektywnych i mierzalnych informacji o jakości obsługi, co jest kluczowe z perspektywy zarówno wizerunku firmy, jak i bezpieczeństwa pasażerów. /.../ W roku 2022 r. badania zostały podzielone na trzy etapy :

- 1) etap audytu - zaplanowanie i realizacja wstępnych badań diagnostycznych bazujących na desk research i warsztacie kreatywnym przeprowadzonym w siedzibie Zamawiającego. Badania pozwolą opracować rekomendacje do dalszych działań (punkt wyjściowy);*
- 2) etap badań i analiz (badania ankietowe): zaplanowanie i realizacja badań opiniotwórczych wśród zakładanej grupy docelowej tj.:*
 - 2.1. badania mieszkańców regionu dotyczące wizerunku Zamawiającego (wśród osób zamieszkujących miasto Rzeszów, powiat rzeszowski i gminy ościennie w innych powiatach, na terenie których działają połączenia komunikacyjne Zamawiającego);*
 - 2.2. badania klientów (pasażerów w każdej związkowej gminie na przystankach autobusowych i/lub w autobusach i/lub dworcu);*
- 3) podsumowanie - przygotowanie dokumentacji strategicznej – na podstawie analizy danych zgromadzonych na wcześniejszych etapach.*

W roku 2024 przeprowadzono badania mystery shopping (tajemniczy klient), mające na celu dostarczenie rzetelnych, obiektywnych i mierzalnych informacji o jakości pracy kierowców Operatora np. punktualność zgodnie z rozkładem jazdy, komunikatywność kierowców, kultura osobista, zatrzymywanie się na przystankach, wydawanie biletów, pomoc ze strony kierowców względem pasażerów itp. co jest kluczowe z perspektywy zarówno wizerunku firmy, jak i bezpieczeństwa pasażerów. W 2025 r. (od marca) przeprowadzono badania pasażerów o charakterze wizerunkowym. Grupą docelową badania byli pasażerowie ZG, którzy byli pytani o jakość usług ZGPKS, poziom zadowolenia, a także częstotliwość i genezę korzystania z przejazdów autobusowych MKS. Badania miały charakter terenowy wraz ze stałą kontrolą jego przebiegu: przebadanie minimum 360 pasażerów (analogicznie do badania z 2022). Badania wykonano w środowisku sytuacyjnym – czyli w momencie korzystania z usług transportowych (ankieta w autobusach) lub tuż przed lub bezpośrednio po skorzystaniu z usługi (na przystankach autobusowych), a także na dworcu. Objęto badaniem tylko osoby korzystające z usług

transportowych ZGPKS, które zostały poproszone o uzupełnienie krótkiej (maksymalnie 7-minutowej) ankiety. Docelową techniką badawczą były papierowe kwestionariusze ankiety (PAPI), a jeśli respondenci wyrazili potrzebę i chęć udzielenia odpowiedzi online, to w takiej sytuacji został im przekazany link do ankiety CAWI. Badania były prowadzone wśród mieszkańców gmin tworzących ZG, w tym na obszarze gminy Trzebownisko. (Raport z przeprowadzonego badania w załączeniu). Obecnie (od września 2025 r. w okresie 3 miesięcy) realizowany jest drugi etap badań dotyczący przeprowadzenia konsultacji społecznych w celu zwiększenia dostępności transportu publicznego i mobilności na terenie Związku Gmin – w szczególności na terenie gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, w tym w zakresie Gminy Trzebownisko.

Badania kończyły się podsumowaniem i raportem/sprawozdaniem, które każdorazowo było prezentowane delegatom gmin podczas Zgromadzeń i spotkań roboczych, a także na życzenie gmin przesyłane mailem do Urzędów.

Poza badaniami przeprowadzanymi przez wyspecjalizowaną firmę pracownicy ZG samodzielnie wielokrotnie przeprowadzali analizę szczególnie w zakresie stopnia zapełnienia w autobusach oraz punktualności, korzystając z dostępnych narzędzi informatycznych oraz Programu Kasa konduktorska rejestrująca odczyty biletów.

Punktualność była i jest przedmiotem bieżącej analizy w ramach programu System Zarządzania Dworcem, przekazującego rzeczywiste dane dotyczące połączenia – kursu, jego punktualności, liczby pasażerów wg bramek liczących. Ponadto w ramach systemu istnieje możliwość bezpośredniego sprawdzenia czy kamery monitoringu działają prawidłowo, czy jest włączona klimatyzacja, jaki jest poziom paliwa.

Wyniki analiz oraz badań są na bieżąco wykorzystywane w organizacji i zarządzaniu transportem publicznym organizowanym przez ZG.

(akta kontroli str. 310-323)

W Strategii Rozwoju Gminy Trzebownisko na lata 2022-2030 wskazano, iż Gmina wpisuje się w trzy kategorie regionalne Strategii rozwoju województwa Podkarpacie 2030 dotyczące m.in.:

A) Rozwoju powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych w obszarze:

- podniesienia bezpieczeństwa komunikacyjnego poprzez budowę obwodnic i odciążenie centrów miast od przeciążeń wynikających z transportu indywidualnego i komunikacji publicznej;
- modernizacji i rozwoju infrastruktury dróg lokalnych w celu zwiększenia spójności obszarów funkcjonalnych miast;
- rozwoju transportu publicznego, w tym poprzez modernizację i rozwój infrastruktury w celu efektywniejszego przemieszczania się wewnątrz obszarów funkcjonalnych oraz między nimi;
- wspierania systemu zrównoważonego transportu wraz z węzłami intermodalnymi typu P&R, B&R;
- rozwoju zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji.

B) Tworzenia korzystnych warunków do trwałego wzrostu gospodarczego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnym (ROF), w tym m.in.:

- usprawnienie systemu drogowego Rzeszowa i ROF poprzez budowę,

przebudowę i modernizację dróg wszystkich kategorii w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, skrócenia czasu dojazdu, zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz poprawy dostępności do obszarów istotnych dla rozwoju i funkcjonowania Rzeszowa i ROF;

C) Zapewnienia dobrej jakości życia i realizacji funkcji publicznych w ROF, w tym m.in.:

- rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego;
- rozwój alternatywnego transportu poza drogowo-kolejowym wraz z rozwojem systemu bezpieczeństwa użytkowników.

Wyznaczono kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych, w tym:

- działania na rzecz poprawiania dostępności transportowej gminy w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym,
- rozwijanie intermodalnych form transportu publicznego i ich dostępności,
- usprawnienie komunikacji poprzez realizację nowych inwestycji oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostosowywanie układu komunikacyjnego do zmieniających się potrzeb związanych z dynamiczną urbanizacją gminy Trzebownik, w tym:
- utwardzenie dróg w miejscach, gdzie nawierzchnia jest żwirowa bądź piaskowa,
- budowa nowych i rozbudowa istniejących sieci dróg gminnych utwardzonych wraz z niezbędną infrastrukturą (oświetlenie, chodniki, ścieżki rowerowe) mające na celu łączenie poszczególnych sołectw ze sobą oraz łączenia poszczególnych części miejscowości ze sobą,
- budowa, modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach, zarówno uczestników ruchu kołowego, jak i pieszych,
- budowa spójnego systemu ścieżek rowerowych na terenie Gminy,
- integracja systemu ścieżek rowerowych i łączenie ich z istniejącym i powstającym układem komunikacyjnym.
- aktywne partycypowanie w działaniach podejmowanych przez ROF,
- budowa spójnego systemu ciągów pieszo-rowerowych oraz integracja systemu transportu publicznego na terenie ROF,
- budowa spójnego systemu ciągów pieszo-rowerowych oraz integracja systemu transportu publicznego na terenie ROF.

W ramach wdrażania przedsięwzięć zintegrowanych *Integracja i rozwój gminy Trzebownik w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego* wymieniono m.in. realizację zadania *Budowa dworca przesiadkowego w Nowej Wsi wraz z budową drogi dojazdowej i ścieżki rowerowej (kwota 18 000 tys. zł)*, którego zakres obejmował budowę dworca przesiadkowego wraz z parkingami Park&Ride i Park&Bike oraz drogą dojazdową i ścieżkami rowerowymi łączącymi teren dworca z drogą wojewódzką¹⁴.

Obowiązujący w Gminie „Program Ochrony Środowiska na lata 2020-2023 dla Gminy Trzebownik z perspektywą na lata 2024-2027 r.” w zakresie interwencji

¹⁴ Realizacja zadania opisana w obszarze trzecim niniejszego wystąpienia.

pn. „Zagrożenia Hałasem” – określa cel strategiczny jako – zmniejszenie uciążliwości hałasu poprzez obniżenie jego natężenia do poziomu obowiązujących standardów. Jako jeden z celów szczegółowych wymieniono „Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców”, a zadaniem związanym z tym celem jest przebudowa nawierzchni dróg.

Wyjaśniając Wójt podał m.in. że *Uwzględniając działania zaplanowane w Strategii Rozwoju Gminy Trzebownik na lata 2022-2030, została zlecona w 2024 roku do opracowania dokumentacja projektowa rozbudowy dróg gminnych w miejscowości Trzebownik wraz z budową mostu na rzece Czarna w Nowej Wsi, obejmująca swym zakresem rozbudowę drogi gminnej od skrzyżowania z drogą wojewódzką 878 w kierunku zakładu Mlekovita – ok 1,1 km oraz odcinek w kierunku drogi serwisowej wraz z budową nowego mostu na rzece Czarna w Nowej Wsi. To właśnie odcinek od skrzyżowania z drogą wojewódzką 878 do Mlekovity ujęty jest w w/w Strategii Rozwoju Gminy Trzebownik na lata 2022-2030. Po rozbudowie droga posiadać będzie jezdnię o szerokości 6,0 m, wyposażona zostanie na całej długości w ciąg pieszo-rowerowy, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi na działce 1014/11 w Nowej Wsi, zlecono do opracowania parking Park&Ride i Park&Bike. Natomiast ze względu na istniejące uzbrojenie terenu, przez działkę 1014/11 w Nowej Wsi przebiega gazociąg o średnicy 700, zrezygnowano z projektowania dworca przesiadkowego - konieczność zachowania wymaganych stref ochronnych od istniejącego gazociągu uniemożliwia posadowienie obiektów budowlanych, a nawet wyklucza utwardzenie placu manewrowego, budowy peronów itp. Dlatego też obecnie dla budowy dworca przesiadkowego rozważana jest inna lokalizacja, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej 878 na połączeniu miejscowości Nowa Wieś, Terliczka i Jasionka.*

(akta kontroli str. 310-342; 401-436)

1.3.

W okresie objętym kontrolą Gmina nie miała obowiązku opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Gmina w latach 2020-2025 liczyła od 22,3 tys. mieszkańców (w 2020 r.) do 23,8 tys. mieszkańców (w 2025 r.)¹⁵.

Zgromadzenie Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, uchwałą Nr XXXIII.120.2023 z dnia 26 września 2023 r. przyjęło *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” z elementami rozwoju strategii elektromobilności oraz z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na terenie Powiatów, które zawarły porozumienia ze Związkiem Gmin*¹⁶.

Plan transportowy został przygotowany w oparciu o analizę/diagnozę potrzeb przeprowadzonych przez Związek i określał elementy wymagane przepisami art.

¹⁵ Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz. U. 2025 r. poz. 285 dalej „ptz”, *plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej "planem transportowym", w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje: gmina, licząca co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich.*

¹⁶ Dalej: Plan transportowy.

12 ustawy o ptz, tj.: sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego; preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów; pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami; organizację systemu informacji dla pasażera; elementy strategii rozwoju mobilności i elektromobilności; stacje i punkty ładowania pojazdów, w tym komunalnych. Realizatorem Planu transportowego był Związek Gmin. W okresie objętym kontrolą Plan transportowy nie był aktualizowany.

(akta kontroli str. 40-281)

W okresie objętym kontrolą Gmina monitorowała i weryfikowała realizację zadań transportowych wykonywanych przez Związek poprzez: bieżący nadzór wynikający z członkostwa w Związku (uczestnictwo w pracach Zgromadzenia Związku Gmin, w tym: dostęp do informacji z realizacji usług przewozowych, informacji o wykonaniu rozkładów jazdy, danych o liczbie kursów i pracy eksploatacyjnej, raportów finansowych; analizę danych przewozowych i efektywności linii (w tym: liczby pasażerów, regularności kursów, informacji o kursach nieodbytych lub opóźnieniach); informacje napływające bezpośrednio od mieszkańców (w formie telefonicznej lub ustnej, dotyczące: niewystarczającej liczby kursów, niedogodnych godzin odjazdów, złego stanu przystanków, problemów z dojazdem do pracy i szkół); informacje od Związku w zakresie planowanych zmian, modernizacji i obsługi linii (weryfikacja planów oraz uzgadnianie tras i rozkładów).

W okresie objętym kontrolą Gmina pozyskiwała informacje od mieszkańców o funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej i pracy Związku (nieudokumentowane).

Wójt wyjaśnił, że *Gmina pozyskiwała dodatkowo informacje od mieszkańców o funkcjonowaniu komunikacji i pracy Związku Gmin poprzez: zebrania wiejskie (najważniejsze źródło), mieszkańcy zgłaszali m.in.: potrzebę zwiększenia liczby kursów w godzinach szczytu, potrzebę obsługi nowych osiedli lub rejonów rozwijającej się zabudowy, konieczność modernizacji lub budowy nowych przystanków, chodników i ścieżek pieszo-rowerowych prowadzących do przystanków; informacje przekazywane przez sołtysów i radnych (powtarzające się uwagi mieszkańców); ankiety komunikacyjne (w trakcie realizacji) oraz bezpośrednie zgłoszenia do Urzędu (telefoniczne, lub mailowe).*

Wójt wyjaśnił także, iż *efektem tych interwencji było m.in.: zwiększenie liczby kursów, dostosowanie rozkładów do godzin pracy, szkół i przejazdów, wprowadzenie dodatkowych kursów na najbardziej obciążonych odcinkach, uruchamianie nowych przystanków (szczególnie w rejonach intensywnego rozwoju zabudowy), doposażenie istniejących przystanków (wiaty, ławki, oświetlenie), modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (aby poprawić bezpieczeństwo dojścia do przystanków Gmina realizowała: budowę nowych chodników, tworzenie ścieżek pieszo-rowerowych, modernizację istniejących ciągów komunikacyjnych, poprawę oznakowania przy przystankach, budowę przejść dla pieszych i doświetleń w pobliżu przystanków - działania te wynikały bezpośrednio z uwag mieszkańców dotyczących bezpieczeństwa dzieci i seniorów korzystających z transportu zbiorowego), analiza i modyfikacja tras, ułatwienia dla mieszkańców (wprowadzenie programu Bilet+ -*

bezpłatne przejazdy komunikacją dla dzieci i młodzież z Gminy, wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla mieszkańców na wybranych liniach (np. linia 200), bilet zintegrowany ZG + POLREGIO, ZG + MPK co znacząco poprawia możliwość dojazdów do Rzeszowa).

(akta kontroli str. 309; 343-346)

W okresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpływały skargi dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie Gminy.

Wójt wyjaśnił, że do Urzędu nie wpływały skargi dotyczące transportu zbiorowego na terenie Gminy. Wszystkie uwagi i wnioski związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego, w szczególności dotyczące: niewystarczającej liczby kursów w określonych porach dnia, opóźnień lub nieodbytych kursów, braku odpowiedniej infrastruktury przystankowej, trudności w dojeździe do szkół i zakładów pracy, były podstawą szczegółowej analizy wraz z zarządem Związku Gmin.

W latach 2022–2025 Gmina prowadziła aktywny dialog z mieszkańcami, wykorzystując zebrania wiejskie, radnych, sołtysów, ankiety i zgłoszenia bezpośrednie. Pozwoliło to na realne dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców poprzez: zwiększenie liczby kursów i ich częstotliwości, rozbudowę sieci przystanków, modernizację infrastruktury pieszo-rowerowej i zwiększenie bezpieczeństwa dojścia do przystanków, wprowadzenie nowych udogodnień, jak bilet zintegrowany i bezpłatne przejazdy.

(akta kontroli str. 7-14; 343-346)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina Trzebowniko nie miała obowiązku sporządzania planu transportowego, którego realizację powierzyła Związkowi Gmin.

Związek jako organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Trzebowniko prowadził monitoring w zakresie potrzeb oraz opinii pasażerów. Podczas badań pozyskiwano informacje na temat: jakości usług organizowanych przez ZG, poziomu zadowolenia pasażerów, a także preferowanej częstotliwości korzystania z przejazdów autobusowych obsługiwanych przez Operatora.

Gmina weryfikowała realizację powierzonych zadań ZG poprzez swoich przedstawicieli w Związku oraz w trakcie zebrań z mieszkańcami Gminy. Pozytywnie należy ocenić działania Gminy w zakresie przeprowadzenia wśród mieszkańców badań ankietowych dotyczących potrzeb komunikacyjnych.

OBSZAR

2. Organizowanie i zarządzanie transportem zbiorowym.

Opis stanu
faktycznego

2.1.

Przystępując do Związku, Gmina powierzyła organizację i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym Związkowi. W okresie objętym kontrolą transport publiczny na terenie Gminy realizowany był na podstawie umowy zawartej pomiędzy ZG (Organizator) a PKS w Rzeszowie S.A. (Operator). Zapisy dotyczące jakości świadczonych usług transportowych zawarte były zarówno

w Planie transportowym jak i w wymienionej umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (zawartej pomiędzy Organizatorem a Operatorem). W umowie¹⁷ pomiędzy Operatorem a Organizatorem wskazano m.in. iż:

- co najmniej 15 pojazdów musi spełniać normę spalin na poziomie Euro 4 lub wyżej;
- co najmniej 40 pojazdów musi posiadać co najmniej 40 miejsc do przewozu osób, w tym co najmniej 26 miejsc siedzących;
- co najmniej 10 pojazdów musi być przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych;
- co najmniej 5 pojazdów musi posiadać klimatyzację całopojazdową;
- wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w niezależny, sterowany z miejsca kierowcy system ogrzewania przedziału pasażerskiego zapewniający równomierne i skuteczne ogrzanie wnętrza całego pojazdu.

W umowie zobowiązano Operatora do podjęcia działań, aby do dnia 31 grudnia 2024 r., co najmniej 25% środków transportu wykorzystywanych do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego objętych umową było:

- wyposażonych w silniki o emisji spalin spełniających co najmniej Euro 6 lub zasilanych energią elektryczną lub gazem;
- przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- wyposażonych w klimatyzację.

Ustalono, że na dzień 4 grudnia 2025 r. przewozy na terenie Gminy obsługiwane były przez 24 pojazdy, które były:

- wyposażone w silniki o emisji spalin spełniających normy Euro 6 – 23 pojazdy (95,8%), jeden pojazd spełniał normy Euro 5;
- wyposażone w klimatyzację całopojazdową – 23 pojazdy (95,8%);
- przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami – 24 pojazdy (100%);
- wyposażone w zapowiedzi głosowe dostosowane dla osób niedowidzących – 23 pojazdy (95,8%);
- wyposażone w System Informacji Pasażerskiej – 23 pojazdy (95,8%).

Na podstawie przeprowadzonych oględzin autobusów obsługujących linie komunikacyjne na terenie Gminy¹⁸ ustalono także, iż w autobusach umieszczono wyciągi z regulaminu przewozów i cennika opłat. Regulamin przewozów oraz cennik opłat znajdował się na stronie internetowej Organizatora i Operatora oraz na dworcu PKS. W poddanych oględzinom autobusach zainstalowana była informacja głosowa i wizyjna dla pasażerów.

(akta kontroli str. 383-391; 437-526; 527-529)

W latach 2020 – 2025 (do 30 czerwca) liczba kontroli przeprowadzanych przez Organizatora¹⁹ u Operatora wzrosła z 277 w 2020 r. do 2178 w 2024 r. (na koniec czerwca 2025 r. wynosiła 776), tj. wzrosła o 1901 (o 686,3%).

Wzrost ogólnej liczby kontroli przewozów w latach 2023 - 2024, w stosunku do lat 2020-2022 wynikał z faktu odwołania z dniem 1 lipca 2023 r. stanu zagrożenia

¹⁷ Umowa nr 33/2021 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w dniu 31 grudnia 2021 r.

¹⁸ Dokonano oględzin po jednym autobusie z danej marki i typu.

¹⁹ Dotyczy wszystkich przeprowadzonych kontroli na organizowanej sieci połączeń Organizatora.

epidemicznego, w związku z zakażeniem wirusem SARS-CoV-2. Ponadto wzrost liczby kontroli wynikał także z „poszerzenia” Związku o nowe samorządy i zwiększenie siatki połączeń organizowanych przez ZG.

(akta kontroli str. 310-323)

W złożonych wyjaśnieniach, Wójt Gminy podał, że *Kontrole przeprowadzane przez służby Organizatora w zakresie realizacji powierzonych zadań wykonywano zgodnie z zawartą umową.*

Monitorowanie napełnienia autobusów opierało się na rzeczywistych odczytach każdego biletu. System informatyczny stosowany przez Operatora „Kasa Konduktorska” Firmy Informica umożliwia pobranie rzeczywistych danych z każdego kursu i każdej linii. Bilety jednorazowe rejestrowane są wg sprzedaży na bileterce, zaś bilety okresowe i przedpłacone zapisywane w formie elektronicznych EM-kart rejestrowane są wg rzeczywistych przejazdów. W tym przypadku nie ma potrzeby dokonywania fizycznego liczenia pasażerów w autobusach, ponieważ są one zapisywane w 2 systemach w programie sprzedażowym oraz poprzez bramki liczące. Jedynie rozbieżności mogą podlegać weryfikacji. Operator co miesiąc przekazuje odczyty frekwencji na każdej linii oraz w każdym kursie w odniesieniu do dnia tygodnia.

Kontrola samych autobusów również dotyczyła taboru Operatora, ponieważ większość autobusów skierowanych do realizacji kursów to autobusy będące własnością Organizatora czyli Związku Gmin wydierżawione Operatorowi – Spółce PKS w Rzeszowie S.A. z/s w Trzebowniku, gdzie informacje typu: liczba miejsc siedzących, przystosowanie do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej, elementy wyposażenia (tablice, ładowarki itp.) są znane Organizatorowi, a ich standard był planowany na etapie zakupu autobusów.

Podczas prowadzonych czynności kontrolnych w protokole wykazywane były takie elementy jak: - działanie Systemu Informacji Pasażerskiej, Monitoringu, prawidłowość pracy Tablic informacyjnych z wyświetlaczami LCD, komunikatów graficznych dotyczących kolejnych przystanków na trasie, słyszalności komunikatów głosowych o rozkładzie, awaryjności ładowarek, czystości pojazdu, uszkodzeń pojazdu, poprawności jazdy przez kierowców, zatrzymywania się na przystankach, wydawania biletów, komfortu jazdy, kultury osobistej kierowców, prawidłowego działania klimatyzacji lub ogrzewania, estetyki ubioru kierowcy, estetyki pojazdu, posiadania dokumentów przewozowych.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dokonywana jest analiza przyczyn jej wystąpienia, a w przypadku stwierdzenia naruszeń lub nieprawidłowości kierowane są uwagi lub zalecenia do Operatora.

(akta kontroli str. 310-323)

W okresie objętym kontrolą liczba ludności Gminy wzrosła z 22 283 w 2020 r. do 23 847 na koniec czerwca 2025 r., tj. o 1564 osób (o 7%). W tym okresie praca przewozowa przewoźników²⁰ (tj. wozokilometry i pasażerokilometry) miała również tendencję wzrostową od 1 012 520,6 w 2020 r. do 1 096 003,3 w 2024 r. wozokilometrów (na koniec czerwca 2025 r. – 573 622,4) – wzrost o 83 482,7

²⁰ Dotyczy linii wykonywanych na rzecz Gminy Trzebownik.

wozokilometry, tj. o 8,2%. Natomiast w ujęciu przewozu pasażerokilometrów wzrost ten kształtował się odpowiednio – od 13 962 492 do 27 027 269 (na koniec czerwca 2025 r. – 16 306 351) – wzrost o 13 064 777 pasażerokilometrów, tj. o 93,6%.

(akta kontroli str. 310-323; 396)

2.2.

W okresie objętym kontrolą transport publiczny w Gminie dostosowywany był do potrzeb mieszkańców, a w przypadku zaistnienia konieczności uzupełnienia połączeń komunikacyjnych takie działania były wdrażane (zwiększenie liczby kursów, dostosowanie godzin do aktualnych potrzeb, uruchomienie nowych linii jak np. 227). Rozbudowywana była także liczba parkingów zlokalizowanych w pobliżu przystanków autobusowych.

W latach 2020 – 2025 (do 30 czerwca) liczba przystanków autobusowych na terenie Gminy wzrosła ze 168 w 2020 r. do 180 w 2025 r., tj. o 7,1%, w tym okresie wzrosła także liczba tras komunikacyjnych w obrębie Gminy odpowiednio z 27 do 36 (wzrost o 33,3%) oraz liczba dziennych kursów (połączeń) na trasie Gmina – Rzeszów – Gmina z 234 do 325 (wzrost o 38,9%). Na terenie Gminy funkcjonuje jedna bezpłatna linia (Linia 200 - „wewnątrz” Gminy) dostępna dla wszystkich pasażerów, kursująca w dni robocze.

Na podstawie 15 przystanków poddanych oględzinom ustalono, że wyposażone były w zadaszone wiaty przystankowe z możliwością siedzenia i aktualnymi rozkładami jazdy, a dojścia do nich wyposażono w obniżenia chodników umożliwiające wjazd osobom na wózkach.

Na 15 przystanków poddanych oględzinom, w 14 przypadkach (93,3%) była możliwość pozostawienia samochodu na parkingu (odległy do 200 m).

Gmina wprowadziła warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych (wymagana zgoda na korzystanie), określając m.in. stawkę opłaty za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku oraz obowiązek przedstawienia (przez operatora lub przewoźnika) rozkładu jazdy.

Zapewniony został stały dostęp do informacji pasażerskiej na stronach internetowych oraz aplikacjach webowych i na smartphona zarówno organizatora - Związku Gmin jak i operatora. Dodatkowo bieżący dostęp do informacji pasażerskiej funkcjonuje w autobusach (tablice LED, LCD, system wygłaszania, wyciąg z regulaminu przewozów i cennika biletów) oraz na Dworcu Głównym Operatora (tablice LED, LCD, infokioski oraz system wygłaszania komunikatów o odjazdach). Operator publicznego transportu zbiorowego stworzył powszechnie dostępne kanały dystrybucji biletów - całodobowe (na stronie www.pks.rzeszow.pl oraz w aplikacji na smartphona), a także zapewnił możliwość zakupu biletu bezpośrednio u kierowcy w każdym kursie.

Gmina zapewniła bilety bezpłatnej komunikacji autobusowej (bilety okresowe – „Bilet Plus”) przeznaczone dla uczniów i studentów z terenu Gminy (zameldowani na terenie Gminy), które możliwe były do nabycia w Urzędzie.

W poddanych oględzinom autobusach obsługujących Gminę²¹ ustalono, że były one przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami, poruszającymi się na wózkach, z wydzielonymi i oznakowanymi miejscami (wewnątrz i na

²¹ Poddano oględzinom po jednym autobusie danej marki i typu z floty autobusów PKS przeznaczonych do realizacji zadania z zakresu transportu publicznego na terenie Gminy.

zewnątrz autobusu). W autobusach zainstalowano monitoring, system powiadamiania (wizualny i głosowy) a także zamieszczono wyciąg z regulaminu przewozów i cennika.

W okresie objętym kontrolą wzrosła liczba parkingów (P+R) na terenie Gminy z trzech w 2020 r. do sześciu w 2025 r. (wzrost o 100%). Liczba miejsc na parkingach Gminy wzrosła w tym okresie z 39 do 118, tj. o 202,6%, a ich wykorzystanie (średnie zapewnienie w roku) wynosiło 50-65%.

Poddano oględzinom trzy gminne parkingi P+R i ustalono, że na parkingach wydzielono i oznakowano miejsca parkingowe przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami. Nie stwierdzono barier w dostępie do tych parkingów, a w ich obrębie (do 15 m) wydzielone były miejsca dla stojaków rowerowych. Ustalono, że w przypadku parkingów „Łukawiec – Rondo” i „Wólka Podleśna – Rondo” brak było oznakowania parkingu znakiem pionowym D-18. Takiego oznakowania nie było także w pasach drogowych dróg publicznych, przy których wymienione parkingi były usytuowane.

Ustalono, że w trakcie kontroli Urząd uzupełnił brakujące oznakowanie parkingów.

(akta kontroli str. 347-391; 392-395; 396-400)

W latach 2020 – 2025 (do 30 czerwca) nie wpłynęły do Urzędu uwagi (skargi) dotyczące rozmieszczenia liczby przystanków i parkingów na terenie gminy ani ich liczby. Ustalono natomiast, że na terenie Gminy nie ma węzłów przesiadkowych.

Wyjaśniając Wójt podał, że *w ramach przyszłych projektów transportowych planowane są węzły przesiadkowe umożliwiające integrację różnych organizatorów transportu, a obecnie istnieją już przystanki zlokalizowane bezpośrednio przy linii kolejowej jak np. w Zaczerniu lub przystanki wspólne z przewoźnikiem komunikacji miejskiej MPK w Rzeszowie Sp. z o.o. Wpływ na atrakcyjność komunikacji publicznej będą miały wybudowane miejsca parkingowe w systemie Park&Ride. Stworzenie dogodnego punktu przesiadkowego z transportu indywidualnego na komunikację zbiorową - będzie zachęcać kierowców do korzystania z transportu publicznego w celu kontynuacji podróży. Obecnie Gmina Trzebownik w ramach projektu partnerskiego „Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF” wybudowała 2 takie obiekty, zlokalizowane przy obiekcie mostowym Łukawiec - Wólka Podleśna. Jednocześnie planowane jest tworzenie nowych obiektów P&R w ramach projektów transportowych, w bieżącej perspektywie finansowania z UE.*

(akta kontroli str. 7-14; 343-346; 398)

2.3.

W latach 2020 – 2025 (do 30 czerwca) liczba pasażerów na całej długości linii (w przypadku linii przebiegających przez kilka JST, obejmuje wszystkich pasażerów, nie tylko dojeżdżających z Gminy Trzebownik)²² wzrosła z 646 705 w 2020 r. do 1 054 311 w 2024 r. (648 200 na koniec 30 czerwca 2025 r.), tj.

²² Suma pasażerów na wszystkich liniach nr: 200, 202, 207, 214, 215, 216, 221, 222, 224, 225, 227, 234, 238, 317.

o 63%. Uwzględniając²³ (wyłączając linie „tranzytowe” przez Gminę) liczba przewiezionych pasażerów również miała tendencję wzrostową, która wynosiła odpowiednio 646 705 i 759 933 – wzrost o 17,5% (476 556 na koniec 30 czerwca 2025 r.).

Ustalono, że potoki pasażerskie ewidencjonowane są przez Operatora publicznego transportu zbiorowego według faktycznie zarejestrowanych przejazdów w poszczególnych autobusach²⁴. Przejazdy na podstawie biletów jednorazowych rejestrowane były w momencie sprzedaży w bileterce autobusowej, zaś bilety miesięczne i okresowe wydawane w formie kart elektronicznych „EM-kart” rejestrowane były i przypisywane do konkretnego kursu/linii w momencie wsiadania do autobusu i przyłożenia do urządzenia rejestrującego – weryfikującego ważność biletu.

Ewidencja prowadzona była na bieżąco w okresach miesięcznych i była podstawą do rozliczeń pomiędzy Gminą a Operatorem i Organizatorem transportu.

W okresie objętym kontrolą, w Urzędzie nie zarejestrowano skarg od pasażerów na funkcjonujący w Gminie transport publiczny. Jak podał Wójt *w tym okresie do Związku Gmin wpłynęło łącznie 98 skarg, z tego 27 (27,6%) z nich zakończyło się nałożeniem kar umownych na Operatora, z przyczyn za które odpowiedzialność ponosił Operator. Pozostałe skargi również zostały zakończone i rozpatrzone bez nałożenia kary umownej, z wystosowanym upomnieniem wobec Operatora oraz zatrudnianych kierowców.*

W latach 2022 – 2025 Związek przeprowadził trzykrotnie badania pasażerów (w 2022, 2024 i 2025 r.), które obejmowały m.in. badanie satysfakcji, ocenę jakości usług, problemy w korzystaniu z usług komunikacji organizowanej przez Związek Gmin, znajomość rozpoznawalność marki, stosunek pasażerów do transportu zbiorowego, zainteresowanie pasażerów biletami miesięcznymi, atrakcyjność cen za bilety, źródła czerpania informacji na temat transportu publicznego, zainteresowanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku. Jak wyjaśnił Wójt *wyniki badań zarekomendowane w sprawozdaniu dotyczyły m. in. - inwestycji w tabor, zachowania cen biletów, nacisku na rozwój potencjału informacyjnego, szeroko rozumianego rozwoju Międzygminnej Komunikacji Samochodowej, jako szybkiej, sprawdzonej i godnej zaufania komunikacji międzygminnej.*

(akta kontroli str. 7-14; 309; 310-323; 393; 530-671; 672-694)

2.4.

Odnosząc się do podejmowanych przez Gminę działań informacyjnych i promujących korzystanie z transportu publicznego Wójt Gminy podał, że *Związek Gmin PKS prowadzi szereg działań informacyjnych w mediach społecznościowych, na stronach internetowych oraz w lokalnej prasie i TV, związanych z promocją zakupu ekologicznych i nowoczesnych środków transportu, pozyskanych w ramach projektów z dofinansowaniem z programów Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz Programu Inwestycji Strategicznych POLSKI ŁAD. W imieniu Gminy Trzebowniko jak i innych gmin umowy dotyczące*

²³ Liczba pasażerów na całej długości linii realizującej przewozy do Gminy Trzebowniko (z wyłączeniem linii nr 215 i 216 w kierunku Gminy Sokółów Młp. Uwaga – z tych linii korzystają również pasażerowie Gminy Trzebowniko).

²⁴ Przy wykorzystaniu programu Firmy Informica „Kasa konduktorska”.

współpracy z innymi Organizatorami, tj. Zarządem Transportu Miejskiego w Rzeszowie oraz Polregio S.A. zawierał Organizator czyli Związek Gmin „PKS”. W tym zakresie działania Gminy Trzebownisko polegały na potwierdzeniu woli oraz zgłoszeniu terenu Gminy Trzebownisko do objęcia integracją biletową.

Promowane są również wszystkie formy współpracy i integracji biletowej z innymi Organizatorami transportu, tj. Polregio oraz Zarządem Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Urząd na swojej stronie internetowej zamieszczał m.in. informacje dotyczące możliwości nabycia bezpłatnych biletów lub biletów zintegrowanych. Takie informacje zamieszczane były także w bezpłatnych numerach miesięcznika „Dobry adres” - Gazety Mieszkańców Gminy Trzebownisko.

(akta kontroli str. 309; 310-323)

2.5.

W okresie objętym kontrolą roczne dochody (ogółem) Gminy wzrosły z 148 186 tys. zł w 2020 r. do 181 554 tys. zł w 2024 r., tj. o 22,5% (na dzień 30 czerwca 2025 r. wynosiły 112 303 tys. zł). W tym okresie roczne koszty (ogółem) Gminy wzrosły analogicznie z 128 453 tys. zł do 185 195 tys. zł, tj. o 44,5% (na dzień 30 czerwca 2025 r. wynosiły 84 965 tys. zł).

Koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym Gminy, tj. wszystkie koszty ogółem jakimi obciążana jest Gmina przez ZG z tytułu realizacji powierzonych zadań dotyczących transportu publicznego²⁵, w analizowanym okresie wrosły z 4 393 tys. zł w 2020 r. do 5 775 tys. zł w 2024 r., tj. o 31,5% (na dzień 30 czerwca 2025 r. wynosiły 2 384 tys. zł). Natomiast ich udział w kosztach Gminy w badanym okresie zmniejszył się z 3,4% w 2020 r. do 2,8% na dzień 30 czerwca 2025 r. (w 2024 r. wynosił 3,1%). Na wymienioną kwotę kosztów organizacji i zarządzania transportem jaką Związek obciąża Gminę, składają się:

- wpłaty członkowskie z tytułu realizacji zadań statutowych (koszty administracyjne), których udział w kosztach organizacji i zarządzania wahał się od 15% w 2020 r. do 7% w 2023 r. i 2024 r.;
- comiesięczne rozliczenie kosztów obsługi komunikacyjnej²⁶.

W badanym okresie koszt jednego wozokilometra wynosił od 3,48 zł w 2020 r. do 4,92 zł w 2025 r., tj. wzrósł o 41%.

W latach 2020 – 2025 r. (do 30 czerwca) Gmina poniosła koszty inwestycji w sieć transportową (wydatki inwestycyjne: budowa, przebudowa, modernizacja zakup), których łączna kwota wyniosła 3832,1 tys. zł, z czego 86,8% wydatków (3324,7 tys. zł) poniesionych zostało w 2025 r. Wydatki te obejmowały: budowę drogi gminnej w Jasionce wraz z budową dwóch zatok autobusowych, budowę 36 wiat przystankowych oraz jednego peronu autobusowego.

Gmina w analizowanym okresie wybudowała 79 miejsc parkingowych, ponosząc z tego tytułu wydatki w łącznej kwocie 1465 tys. zł, z tego w 2022 r. 878 tys. zł i w 2023 r. 587 tys. zł.

(akta kontroli str. 306-307; 400; 672-694)

²⁵ Wpłata członkowska z tyt. realizacji zadań statutowych, uprawnienia do przejazdów Bilet+, dopłaty do zrealizowanych przewozów publicznych, wpłaty z tyt. rozliczenia rekompensaty należnej Operatorowi, ubezpieczenia, podatek od składników majątkowych

²⁶ Rozliczenie miesięcznych kosztów obsługi komunikacyjnej przedkładane przez Związek uwzględniające m.in. ilość wozokilometrów poszczególnych linii, stawkę wozokilometrów, ilość imiennych biletów miesięcznych „Bilet+”, wpływy ze sprzedaży biletów, wpływy z dzierżaw.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy był Związek Gmin. Umowy zawarte pomiędzy Organizatorem i Operatorem określały standardy jakościowe organizacji przewozów i swoim zakresem obejmowały teren całej Gminy. Pojazdy, którymi obsługiwano pasażerów na terenie Gminy były przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami, w tym osób na wózkach, z wydzielonymi i oznakowanymi miejscami, w których zainstalowano monitoring, system powiadamiania, a także zamieszczono wyciąg z regulaminu przewozów i cennika.

NIK pozytywnie ocenia rozwój infrastruktury towarzyszącej sieci publicznego transportu na terenie Gminy. W okresie objętym kontrolą wzrosła liczba tras komunikacyjnych, przystanków i kursów oraz miejsc parkingowych w pobliżu przystanków. Dynamika tego wzrostu była wyższa niż dynamika wzrostu liczby mieszkańców w tym okresie.

OBSZAR

3. Integracja transportu zbiorowego

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, organizacja transportu publicznego na terenie Gminy oraz jego funkcjonowanie uwzględniało wzrost liczby jej mieszkańców, co opisano wyżej w drugim obszarze niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 7-14; 396-398)

Gmina nie posiadała podpisanego porozumienia z Miastem Rzeszów w zakresie organizacji transportu zbiorowego.

Wójt wyjaśnił m.in. że *Gmina Trzebownik nie zawarła porozumienia międzygminnego z Miastem Rzeszów w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, ponieważ – zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz podjętymi uchwałami organów gminy – zadanie to zostało powierzone Związkowi Gmin, którego Gmina jest członkiem. Na podstawie uchwały Rady Gminy oraz postanowień statutu Związku Gmin, Gmina powierzyła Związkowi wykonywanie zadania własnego z zakresu publicznego transportu zbiorowego. W konsekwencji:*

- ZG stał się organizatorem publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 pkt 1 oraz art. 18 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,

- kompetencje do planowania, organizowania i nadzorowania przewozów zostały skomunalizowane na poziomie Związku.

Związek Gmin, działając jako organizator transportu, zapewnia obsługę połączeń realizowanych na rzecz gmin członkowskich, w tym linii kursujących do Miasta Rzeszowa, poprzez wybranego operatora (PKS w Rzeszowie S.A.).

ZG podejmował działania niezbędne do zapewnienia obsługi komunikacyjnej gmin członkowskich na trasach prowadzących do Miasta Rzeszów. Działania te miały charakter operacyjny i organizacyjny, natomiast ZG, pomimo podjętych działań, nie zawarł z Miastem Rzeszów formalnego porozumienia międzygminnego.

Związek Gmin podejmował działania w celu zawarcia porozumienia z Miastem Rzeszów m.in. poprzez przesłanie Prezydentowi Miasta Rzeszowa w 2022 r. projektów porozumień. Działania te nie doprowadziły jednak do zawarcia przedmiotowego porozumienia.

(akta kontroli str. 324-342)

W okresie objętym kontrolą, Gmina miała wpływ na organizację i funkcjonowanie transportu zbiorowego na swoim terenie poprzez uczestnictwo swoich przedstawicieli w organach Związku.

Wójt wyjaśnił m.in., że w *praktyce sprawowany nadzór, w tym szczególnie bezpośredni udział delegata Gminy Trzebownik w Zarządzie ZG, umożliwiał Gminie bieżącą ocenę jakości realizowanych usług, wpływanie na kształt oferty przewozowej, weryfikację wartości pracy eksploatacyjnej, proponowanie zmian rozkładów jazdy na podstawie zgłaszanych potrzeb mieszkańców oraz sygnalizowanie nieprawidłowości w funkcjonowaniu transportu zbiorowego.*

Podsumowując, nadzór gminy nad ZG nie polega na bezpośredniej kontroli operacyjnej, lecz na aktywnym udziale w organach decyzyjnych Związku, ocenie jego sprawozdań, współkształtowaniu budżetu oraz możliwości wpływania na kierunki i jakość realizowanych usług transportowych. Dzięki temu gmina ma zapewniony realny wpływ na sposób wykonywania zadań powierzonych Związkowi oraz na dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców.

Efektom działań Związku na rzecz Gminy było m.in.:

- umożliwienie od 2021 r. korzystania z okresowego biletu wspólnego na terenie Miasta Rzeszowa i czterech Gmin z terenu Związku Gmin, w tym Gminy Trzebownik²⁷;
- umożliwienie od 1 lipca 2025 r. korzystania z oferty (zintegrowanego biletu o nazwie „Zintegrowany Bilet Pociąg + MKS”) łączącej przejazdy pociągami POLREGIO w wyznaczonym zakresie stacji i przystanków i autobusami Międzygminnej Komunikacji Samochodowej²⁸.

(akta kontroli str. 15-29; 310-346)

Gmina, w celu wsparcia utrzymania trwałości projektu pn. *Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA w latach 2021-2025* podpisała w dniu 25 maja 2017 r. porozumienie z Województwem Podkarpackim. Realizacja ww. projektu miała przyczynić się do usprawnienia transportu kolejowego w Województwie Podkarpackim oraz zwiększenia jego roli w publicznym transporcie zbiorowym.

W ramach zawartego porozumienia Gmina zadeklarowała udzielenie pomocy finansowej Województwu w łącznej kwocie 1 623 tys. zł, przekazanej w formie

²⁷ Umowa w zakresie integracji biletowej pomiędzy Gminą Miasto Rzeszów a Związkiem Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa" została zawarta 23 czerwca 2021 r.

²⁸ Umowa ZG z POLREGIO zawarta w dn. 24 czerwca 2025 r i dotyczy wzajemnego świadczenia usług pomiędzy POLREGIO i ZGPKS, w ramach oferowanego wspólnie zintegrowanego biletu o nazwie „Zintegrowany Bilet Pociąg + MKS” (dalej „Bilet P+M”) – na terenie Gminy Trzebownik dotyczy przystanku Zaczernie/Jasionka.

dotacji celowej w latach 2021-2025 na zadanie pn. *Organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych w ramach PKA*.

W dniu 19 kwietnia 2021 r., na podstawie uchwał Rady Gminy i ww. porozumienia, Gmina podpisała umowę o pomocy finansowej dla Województwa na rekompensatę należną przewoźnikowi z tytułu wykonywania kolejowych przewozów osób dla zadania pn. *Organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych w ramach PKA*, w wysokości 2 053,5 tys. zł²⁹.

Na podstawie zawartej umowy Gmina udzieliła Województwu na realizację ww. zadania pomocy finansowej w łącznej kwocie 2 053,5 tys. zł, w tym: w 2021 r. – 324,6 tys. zł, w 2022 r. – 324,6 tys. zł, w 2023 r. – 415,5 tys. zł, w 2024 r. – 494,4 tys. zł i 2025 r. – 494,4 tys. zł.

Według przekazanych przez Województwo rozliczeń ww. środki dotacji zostały przekazane operatorowi kolejowemu POLREGIO S. A. na organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych w ramach PKA.

(akta kontroli str. 30-39; 308)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Na terenie Gminy transport publiczny był realizowany na poziomie zaspokajającym potrzeby mieszkańców.

Gmina nie posiadała podpisanego porozumienia z Miastem Rzeszów w zakresie organizacji transportu zbiorowego, ponieważ organizatorem transportu zbiorowego dla Gminy jest Związek Gmin, który na mocy statutu i ustawy o samorządzie gminnym przejął kompetencje związane z wykonywaniem tego zadania publicznego.

W ocenie NIK dalszy rozwój transportu publicznego na terenie Gminy uzależniony jest w znacznym stopniu od współpracy w tym zakresie z Miastem Rzeszów.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli, nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne sporządzono i opatrzone podpisem własnoręcznym w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

²⁹ Kwota pomocy finansowej zwiększona aneksem nr 2 z dnia 28 sierpnia 2024 r. do umowy o pomocy finansowej.

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 Rzeszowie. 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.

Rzeszów, 30 grudnia 2025 r.

Jacek Wolan
główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

Krzysztof Pakuła
główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor

Stefan Gados

z up.

p.o. Wicedyrektor

Delegatury Najwyższej Izby Kontroli

w Rzeszowie

/-/

Stanisław Jarzyna