LKR.430.004.2020
Nr ewid. 179/2020/P/20/066/LKR

Informacja o wynikach kontroli

SZYBKA KOLEJ AGLOMERACYJNA W AGLOMERACJI KRAKOWSKIEJ

LINIA SKA1: KRAKÓW LOTNISKO–WIELICZKA RYNEK-KOPALNIA

DELEGATURA W KRAKOWIE

MISJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

WIZJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Informacja o wynikach kontroli
Szybka kolej aglomeracyjna w aglomeracji krakowskiej
Linia SKA1: Kraków Lotnisko–Wieliczka Rynek-Kopalnia

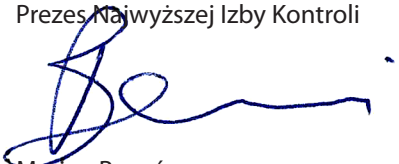
Dyrektor Delegatury NIK w Krakowie

Jolanta Stawska

Akceptuję:
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Tadeusz Dziuba

Zatwierdzam:
Prezes Najwyższej Izby Kontroli



Marian Banaś
Warszawa, dnia 23. 12. 2020

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ 4

1. WPROWADZENIE 7

2. OCENA OGÓLNA 9

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI 11

4. WNIOSKI 17

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI 19

5.1. SKA1 w dokumentach Województwa Małopolskiego, Miasta Krakowa oraz Miasta i Gminy Wieliczka 19
5.2. Budowa i rozwój infrastruktury kolejowej służącej SKA1 22
5.2.1. Budowa i rozwój stacji i przystanków kolejowych SKA1 24
5.2.2. Tabor kolejowy do obsługi linii SKA1 31
5.3. Transport na terenie Krakowa – powiązanie z linią SKA1 40
5.3.1. Komunikacja miejska w Krakowie w powiązaniu z linią SKA1 41
5.3.2. Transport indywidualny na terenie Krakowa w powiązaniu z linią SKA1 46
5.4. Transport na terenie Wieliczki i Zabierzowa – powiązanie z linią SKA1 47
5.4.1. Komunikacja autobusowa w Wieliczce i Zabierzowie w powiązaniu z linią SKA1 47
5.4.2. Transport indywidualny w Wieliczce i Zabierzowie w powiązaniu z linią SKA1 55
5.5. Integracja biletowo-taryfowa z linią SKA1 57

6. ZAŁĄCZNIKI 64

6.1. Wyniki oględzin 14 stacji SKA1 64
6.2. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe 105
6.3. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych 107
6.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności 113
6.5. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli 114

Zdjęcie na okładce:
© Koleje Małopolskie sp. z o.o.

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

aglomeracja krakowska	Według aktualizacji wstępnego studium wykonalności: teren objęty porozumieniem gmin wokół miasta Krakowa dla wspólnego organizowania komunikacji autobusowej; związek aglomeracyjny obejmujący II strefę taryfową komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie (oprócz Krakowa do miast aglomeracji krakowskiej zalicza się: Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skała, Skawina, Słomniki, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów i Zielonki, tj. gminy objęte Planem Transportowym Krakowa, a także Brzeźnica – na podstawie umowy ze Skawiną oraz Krzeszowice – na podstawie umowy z Zabierzowem)
ALD	Autobusowe Linie Dowozowe; linie dowożące pasażerów do pociągów Kolei Małopolskich na terenie Wieliczki
aplikacja iMKA	aplikacja mobilna na smartfony i tablety udostępniająca usługi oferowane w ramach MKA
B&R	ang. *Bike and Ride*, Przybądź na Rowerze i Jedź; system parkingów dla rowerów, który umożliwia bezpieczne pozostawienie swojego roweru i kontynuację dalszej podróży przy użyciu publicznego transportu zbiorowego
EZT	elektryczny zespół trakcyjny; pojazd szynowy składający się zazwyczaj z dwóch członów sterowniczych (po jednym na każdym końcu pojazdu) oraz członów pośrednich, z własnym napędem, przystosowany do przewozu pasażerów; zazwyczaj posiada jedną wspólną przestrzeń pasażerską na długości całego pojazdu
K&R	ang. *Kiss and Ride*, Pocałuj i Jedź; miejsce przeznaczone do krótkotrwałego postoju, umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym
karta MKA	spersonalizowany nośnik, na którym zapisywane są w szczególności usługi komunikacyjne dostępne w systemie MKA
KMK	komunikacja miejska w Krakowie
Koleje Małopolskie	spółka powołana na mocy uchwały nr XLIV/705/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 2 grudnia 2013 r. w sprawie powołania jednoosobowej spółki Województwa Małopolskiego pod firmą „Koleje Małopolskie" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie oraz zgodnie z uchwałą nr 1518/13 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie powołania i objęcia udziałów w jednoosobowej spółce Województwa Małopolskiego pod firmą „Koleje Małopolskie" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie
MKA	Małopolska Karta Aglomeracyjna; system zarządzania transportem, integrujący usługi związane z publicznym transportem zbiorowym w województwie małopolskim
P&R	ang. *Park and Ride*, Parkuj i Jedź; parking zlokalizowany w pobliżu peryferyjnych przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta

Plan transportowy Krakowa	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, opracowany na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiący załącznik do uchwały nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego
Plan transportowy Małopolski	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim, opracowany na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiący załącznik do uchwały nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim"
Plan transportowy Wieliczki	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka, opracowany na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiący załącznik do uchwały Nr XXX/357/2016 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 20 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka"
Polityka transportowa Krakowa	dokument przyjęty uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016–2025
prędkość handlowa	iloraz odległości dzielącej punkt początkowy i końcowy trasy pokonywanej przez środek transportu oraz czasu, w jakim ta trasa została przebyta; prędkość handlowa jest zależna od prędkości, z jaką porusza się środek transportu, jak również od czasu postoju na przystankach pośrednich, warunków ruchu (np. korki uliczne), itp.
program Transport i Komunikacja; program TiK	program rozwoju w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, ze zm.), stanowiący narzędzie realizacji Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020; załącznik do uchwały nr 1936/18 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 16 października 2018 r. w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia Programu Strategicznego „Transport i Komunikacja"
rozporządzenie nr 1371/2007	rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L Nr 315, str. 14, ze zm.)
RPO WM	Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014–2020
SKA	Szybka Kolej Aglomeracyjna
SKA1	linia nr 1 Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, kursująca na trasie Kraków Lotnisko––Wieliczka Rynek-Kopalnia
UMK	Urząd Miasta Krakowa

umowa transportowa	umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie Województwa Małopolskiego, zawarta 10 grudnia 2016 r. pomiędzy Województwem Małopolskim a Kolejami Małopolskimi sp. z o.o. (na okres od 11 grudnia 2016 r. do 12 grudnia 2026 r.; przedłużona do 13 grudnia 2031 r. w wyniku zawarcia 16 listopada 2018 r. aneksu nr 5 do umowy)
UMWM	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.)
WST	linie autobusowe kursujące na terenie Wieliczki, obsługiwane przez Wielicką Spółkę Transportową sp. z o.o.
ZDMK	Zarząd Dróg Miasta Krakowa
zintegrowany system taryfowo-biletowy	rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego; def. z art. 4 ust. 1 pkt 26 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
zintegrowany węzeł przesiadkowy	miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną; def. z art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
ZKA	Zastępcza Komunikacja Autobusowa, kursująca na tych odcinkach trasy kolejowej SKA1, które są czasowo wyłączone z ruchu ze względu na prace modernizacyjne
ZTP	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy budowa i rozwój SKA1 przebiegają prawidłowo, a jej funkcjonowanie przynosi założone efekty?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury przebiegają terminowo oraz zgodnie z założonymi efektami rzeczowymi?
2. Czy SKA1 została zintegrowana z systemem transportu publicznego w aglomeracji krakowskiej?
3. Czy nastąpiła oczekiwana poprawa standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi?

Jednostki kontrolowane

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

Koleje Małopolskie sp. z o.o.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Urząd Miasta Krakowa

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

Urząd Miasta i Gminy Wieliczka

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Okres objęty kontrolą

2017–2020 (I półrocze)

SKA w aglomeracji krakowskiej to system połączeń kolejowych w północnej części województwa małopolskiego, powstający w wyniku budowy lub modernizacji istniejących elementów infrastruktury kolejowej. Ma on służyć połączeniu centrum Krakowa z jego przedmieściami i ważniejszymi miastami tej części Małopolski.

Uzasadnieniem podjęcia kontroli był w szczególności fakt, że na terenie Krakowa występuje bardzo duże natężenie ruchu samochodowego, powodujące utrudnienia w przemieszczaniu się i pogorszenie stanu powietrza. Rolą kolei aglomeracyjnej jest przejęcie podróżujących transportem indywidualnym i odciążenie krakowskich dróg.

SKA tworzą obecnie trzy linie, z których najdłużej na całej swojej trasie działa linia nr 1. W 2014 r. uruchomiono ją na trasie Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny; w 2015 r. przedłużono do przystanku Kraków Lotnisko.

Infografika nr 1
System SKA w aglomeracji krakowskiej

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Aby linia SKA1 skutecznie spełniała swoją funkcję dowozową, konieczne jest jej zintegrowanie z komunikacją miejską Krakowa, a także gminną na terenie Wieliczki. Ważne jest wzajemne położenie przystanków autobusowych/tramwajowych względem stacji kolejowych, skorelowanie rozkładów jazdy, wspólne rozwiązania biletowo-taryfowe. Istotne jest zapewnienie dostępności i komfortu przewozów i przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, a także poczucie bezpieczeństwa pasażerów. Działania ukierunkowane na dogodność codziennych dojazdów do miejsca pracy czy nauki, ale też podróży okolicznościowych, powinny skutkować odciążeniem transportu drogowego, zmniejszeniem zatorów drogowych i poprawą jakości powietrza w Krakowie. Z drugiej strony, przedłużające się prace remontowe powodują opóźnienia w kursowaniu pociągów oraz rezygnację pasażerów z tego środka transportu, co z kolei przyczynia się do zwiększenia korków, większej emisji spalin czy wydłużenia czasu dojazdu.

WPROWADZENIE

Niemal 5-letnie doświadczenie funkcjonowania linii SKA1 na całej swej długości daje okazję do oceny, czy jej oferta jakościowa jest zadowalająca, sieć połączeń wystarczająco gęsta, a prędkość przewozów porównywalna z innymi środkami transportu, w szczególności samochodowym. Wnioski wynikające z tej oceny mogą i powinny być wykorzystane przy dalszej rozbudowie systemu SKA w aglomeracji krakowskiej.

2. OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą budowa linii SKA1 wciąż nie została zakończona, mimo upływu niemal 5 lat od wprowadzenia ruchu kolejowego na całej jej trasie. Hamowało to dalszy rozwój SKA1 oraz negatywnie wpływało na komfort i przewidywalność przejazdów na tej linii. Dlatego m.in. nie udało się osiągnąć efektu w postaci stale rosnącej liczby pasażerów SKA1.

Główną przyczyną problemów występujących na linii SKA1 były opóźnione inwestycje w infrastrukturę kolejową. Trwające od jesieni 2017 r. prace powodowały czasowe wyłączenia odcinków torów i konieczność uruchamiania ZKA. Znacznie obniżało to stabilność i przewidywalność kursów. Zahamowaniu uległ rozwój sieci połączeń powiązanych z linią SKA1. W okresie 2017–2020 (I kwartał) nie powstały nowe obiekty obsługi podróżnych ani elementy infrastruktury przesiadkowej, jak również nowe linie komunikacyjne czy przystanki miejskie przy stacjach SKA1[1]. Do połowy 2020 r. Miasto Kraków nie zdołało rozpocząć budowy drugiego – oprócz dworca Kraków Główny – zintegrowanego węzła przesiadkowego na trasie SKA1, planowanego od 2016 r. przy stacji Kraków Bronowice. Nie rozpoczęto też budowy parkingu P&R na 100 miejsc postojowych przy stacji Kraków Olszanica, choć takie założenie poczyniono jeszcze w 2013 r.

SKA1 została tylko częściowo zintegrowana z innymi środkami transportu. Komunikacja miejska bezpośrednio łączyła wszystkie dzielnice Krakowa oraz sołectwa Wieliczki ze stacjami SKA1, jednak – w ocenie NIK – dogodne przesiadki na pociąg zapewniono jedynie w przypadku ośmiu z 14 stacji SKA1. Komunikacja miejska/gminna nie docierała do jednej stacji w Krakowie oraz do jednej w Wieliczce. Do wszystkich stacji SKA1 możliwy był dojazd samochodem, przy czym bezpłatne parkowanie zapewniono tylko przy siedmiu z 14 stacji. Jedynie przy dziewięciu z 14 stacji SKA1 istniała możliwość bezpiecznego pozostawienia rowerów przy stojakach rowerowych.

Integracja taryfowo-biletowa w obszarze SKA1 powiodła się częściowo. Przejazd linią kolejową oraz KMK możliwy był na podstawie wspólnego biletu, jednorazowego lub miesięcznego. Pełna integracja taryfowo-biletowa wymaga jednak – zdaniem NIK – włączenia do wspólnej taryfy autobusowych przewozów z terenu Wieliczki.

W okresie objętym kontrolą w niektórych obszarach funkcjonowania linii SKA1 nastąpiła poprawa standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi. Pasażerom SKA1 zapewniono nowocześnie wyposażony tabor kolejowy. Na wszystkich przystankach kolejowych pasażerowie mogli oczekiwać na pociąg w dogodnych warunkach. Na siedmiu z nich problemy z orientacją mogły mieć jednak osoby niedowidzące lub niewidome, ponieważ brakowało tam systemów oznakowania dotykowego. Dojścia do stacji SKA1, jak również sąsiadujące z nimi przystanki komunikacji miejskiej, były dostępne, bezpieczne i estetycznie utrzymane. Odpowiedni był też standard miejskich autobusów w Krakowie i Wieliczce. Tramwaje, nie wszystkie w pełni dostępne i komfortowe, sukcesywnie wymieniano na nowe, niskopodłogowe. ALD nie zapewniały natomiast dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. W pojazdach ALD brakowało też informacji dla pasażerów oraz nie można było przewozić rowerów.

W ocenie NIK, brakowało bieżącej, harmonijnej współpracy oraz koordynacji działań kluczowych podmiotów zaangażowanych w organizację i zarządzanie transportem oraz niezbędną infrastrukturą w obszarze funkcjonowania SKA1. W procesach tych bierze udział wiele podmiotów, zakres ich kompeten-

[1] Ustawa o transporcie kolejowym definiuje termin „stacja pasażerska", lecz brak w niej definicji „przystanku osobowego". PKP PLK S.A. rozróżnia natomiast oba ww. terminy. W informacji o wynikach kontroli zamiennie użyto określeń „stacja" i „przystanek osobowy", a także „przystanek kolejowy".

cji jest złożony, a skuteczność działania zależna od siebie nawzajem. Dlatego zarówno bliska współpraca, jak i koordynacja działań stanowią – zdaniem Izby – warunek konieczny, aby transport kolejowy skutecznie odciążał inne środki komunikacji na terenie aglomeracji krakowskiej, przyczyniając się do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego.

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

SKA istotnym elementem w planach transportowych Małopolski, Krakowa i Wieliczki

W planach transportowych Małopolski, Krakowa i Wieliczki podkreślono wagę budowy i rozwoju sieci połączeń SKA w aglomeracji krakowskiej. Według Planu transportowego Małopolski SKA jest przedsięwzięciem priorytetowym dla sprawnego funkcjonowania małopolskiego transportu kolejowego. W Planie transportowym Krakowa podkreślono zasadność i opłacalność kreowania SKA jako podsystemu miejskiego transportu zbiorowego, który przyczyni się do stworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym. Według Planu transportowego Wieliczki linia SKA1 odgrywa kluczową rolę w dojazdach do Krakowa.

W planach transportowych podkreślono także wagę integracji transportowej: międzygałęziowej i przestrzennej, jak również taryfowo-biletowej, rozkładów jazdy i systemów informacji pasażerskiej.

Przeciągające się inwestycje na liniach kolejowych utrudnieniem dla SKA1

W okresie objętym kontrolą na liniach kolejowych, po których kursowała SKA1, PKP PLK prowadziło dwa projekty inwestycyjne, obejmujące w szczególności powstanie i modernizację torów, budowę nowych i przebudowę istniejących przystanków kolejowych, likwidację przejazdów i przejść w poziomie szyn, a także rozwój systemu informacji pasażerskiej, nagłośnienia i monitoringu wizyjnego. Obie inwestycje były kluczowe dla zwiększenia przepustowości linii. Czas ich realizacji wydłużał się jednak w stosunku do założeń i istotnie zakłócał płynne funkcjonowanie SKA1, wymuszając wstrzymywanie kursów i uruchamianie ZKA. Według stanu na połowę 2020 r. jedna inwestycja miała zostać zakończona do końca 2021 r.[2], a druga – do końca lipca 2020 r.[3]

15 dworców, stacji i przystanków na linii SKA1 o długości 26 km

W połowie 2020 r. na linii SKA1 było 15 przystanków kolejowych, z czego 11 na terenie Krakowa, trzy na terenie Wieliczki oraz jedna w gminie Zabierzów. Wciąż trwała budowa kolejnego krakowskiego przystanku: Kraków Grzegórzki. Odległość ze stacji Kraków Główny do przystanku Wieliczka Rynek-Kopalnia wynosiła ok. 14 km, a do przystanku Kraków Lotnisko ok. 12 km.

Warunki oczekiwania na pociąg

Na wszystkich 14 skontrolowanych stacjach[4] zapewniono pasażerom dogodne warunki oczekiwania na pociąg, z zadaszeniem i miejscami do siedzenia. Na wszystkich stacjach zapewniono odpowiednie oświetlenie i – tam, gdzie konieczne – system odwodnienia.

Czystość i estetyka żadnej ze stacji nie budziły zastrzeżeń w trakcie kontroli; wyjątek stanowił stan jednego peronu, który – choć wyłączony z eksploatacji – nie został zabezpieczony przed wstępem, a znajdujące się tam śmieci i rozbite wiaty świadczyły o jego użytkowaniu i aktach wandalizmu. Toalety zapewniono podróżnym na sześciu spośród 14 stacji, przy czym na jednej z nich były one nieczynne w trakcie kontroli.

Dostępność biletomatów

Na lub w pobliżu 13 z 14 stacji istniała potencjalna możliwość zakupu biletu na przejazd pociągiem, w biletomatach MKA lub kasie biletowej. Spośród 18 biletomatów umiejscowionych przy ww. stacjach 28% (pięć) było nie-

[2] Pierwotnie 18 kwietnia 2021 r.

[3] Pierwotnie 16 maja 2018 r.

[4] Oględzinom w toku kontroli nie podlegał dworzec Kraków Główny.

czynnych w trakcie kontroli. Nie oznaczono przy tym powodu niedziałania biletomatu (awaria, niepodłączenie do systemu), ani nie wskazano najbliższego działającego.

Informacja pasażerska na stacjach kolejowych

Na wszystkich stacjach kolejowych, w tym na peronach, dostępna była aktualna i kompletna informacja pasażerska, w tym rozkłady jazdy z oznaczeniem kursów przystosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich. Na ośmiu stacjach działał system dynamicznej informacji pasażerskiej, wyświetlając informacje i komunikaty o połączeniach w czasie rzeczywistym.

Oznaczanie stref zagrożenia na peronach

Na większości (10 z 14) skontrolowanych stacji zamontowano monitoring wizyjny. Przejścia na perony przez tory były odpowiednio oznakowane. Niejednolicie wyróżniono natomiast strefy zagrożenia przy krawędziach peronów od strony toru, a na pięciu stacjach oznaczeń takich brakowało.

Bezpieczne poruszanie się po trzech stacjach ograniczało niepełne – z uwagi na niezakończone prace modernizacyjne – oznaczenie schodów prowadzących na perony, bez zastosowania ostrzegawczej, kontrastowej linii na krawędziach pierwszego stopnia w górę i pierwszego stopnia w dół.

Dostępność stacji SKA1 dla osób z niepełnosprawnościami

Na dziewięciu stacjach, peronach i drogach dojścia do nich nie stwierdzono barier architektonicznych utrudniających poruszanie się. Na peronie stacji Kraków Płaszów, czasowo obsługującym kursy linii SKA1, nawierzchnia była nierówna i skorodowana, utrudniając jazdę na wózku inwalidzkim. Dotarcie do tego peronu przez osobę niepełnosprawną ruchowo prowadziło przez tory i wymagało asysty pracownika stacji. Na dwóch przystankach kolejowych utrudniony był też dostęp do biletomatów, a na dwóch innych – zlokalizowanych w Wieliczce – barierę na peronach stanowiły zamontowane tam stojaki rowerowe.

Dobra praktyka

Dobrą praktykę stanowiło umieszczenie na peronie stacji Kraków Lotnisko kolumny alarmowej, umożliwiającej kontakt z pracownikiem dworca, z zainstalowaną pętlą indukcyjną dla osób niedosłyszących.

Nieprawidłowości wystąpiły w zastosowaniu oznakowania dotykowego w postaci prowadzących ścieżek dotykowych na stacjach i peronach. Na siedmiu stacjach systemu takiego nie było w ogóle, a na kolejnych pięciu – ścieżki dotykowe były wykonane w ograniczonym zakresie, prowadząc tylko do niektórych miejsc[5]. Jedynie na dwóch stacjach system ten był kompletny i umożliwiał osobom niedowidzącym i niewidomym bezpieczne i sprawne poruszanie się po terenie stacji.

Integracja SKA1 z transportem samochodowym

Na linii SKA1 funkcjonował tylko jeden parking P&R, przy stacji Wieliczka Park, umożliwiający bezpłatne pozostawienie samochodu m.in. przez pasażerów SKA. Parkingu takiego nie było przy żadnej stacji SKA1 na terenie Krakowa. Do czasu kontroli NIK nie powstał parking P&R o pojemności 100 miejsc postojowych przy stacji Kraków Olszanica, pomimo zaplanowania jego budowy w Planie transportowym Krakowa. Jego utworzenie uznano za niezasadne przy istniejącym układzie drogowym.

[5] Według stanu na czas przeprowadzania kontroli NIK na dwóch stacjach z ww. siedmiu oraz na dwóch z ww. pięciu nie została zakończona modernizacja infrastruktury.

Przy trzech spośród 14 skontrolowanych stacji SKA1 dostępne były płatne miejsca postojowe, a przy sześciu wyznaczono od kilku do kilkunastu miejsc bezpłatnych. W pobliżu czterech stacji kierowcy pozostawiali samochody „na dziko", w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Przy jednej stacji miejsc postojowych nie było w ogóle; miasto planowało w tym miejscu budowę parkingu P&R.

Przy dwóch krakowskich stacjach SKA1 dostępne były oznaczone miejsca K&R, służące do krótkiego postoju przy podwożeniu pasażera do pociągu. Miejsca takie, choć nieoznaczone jako K&R, były także dostępne przy stacji w Wieliczce.

Możliwość pozostawienia roweru przy stacjach SKA1

Stojaki rowerowe zamontowano przy dziewięciu spośród 14 stacji, w tym w jednym przypadku dostępne również były zamykane garaże rowerowe. Na dwóch stacjach (w Wieliczce) stojaki zamontowano na peronach kolejowych, gdzie tworzyły przeszkodę i zagrożenie na drodze dojścia do pociągu. Przy czterech stacjach nie wyznaczono miejsca pozostawienia roweru i nie zamontowano stojaków do ich zaparkowania.

Infografika nr 2
Stacje linii SKA1 i stopień ich zintegrowania z innymi środkami transportu, wg stanu na 31 maja 2020 r.

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Dobry standard podróży w pociągach SKA1

Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi SKA1, zakupiony przez Samorząd Województwa Małopolskiego, zapewniał wysoki standard podróży. Jego pojemność była dostosowana do natężenia ruchu pasażerów, a poziom zapełnienia pociągów bieżąco monitorowano. Dostępne były windy/rampy dla niepełnosprawnych, miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich i z wózkami dziecięcymi, a także na przewóz rowerów. We wszystkich skontrolowanych pociągach działał system monitoringu wizyjnego.

Częstotliwość kursowania SKA1

Czas i częstotliwość kursowania SKA1 – co do zasady w godz. 4:30–24:00 co 30 min. – odpowiadały wymogom Planu transportowego Małopolski. W dużej mierze zapewniono tzw. rytmiczność rozkładu jazdy. Odstępstwa od tych standardów pojawiały się od września 2017 r., po rozpoczęciu modernizacji infrastruktury kolejowej na trasie SKA1. Uruchomiono wówczas ZKA, zapełniając luki między przejazdami pociągów, tak aby częstotliwość wszystkich kursów SKA1 zbliżyć do wartości 30 min. (na przemian pociąg/autobus). Przyczyną ograniczenia kursowania SKA1 w 2020 r. była także epidemia SARS-CoV2.

Zdecydowana większość kursów kolejowych na linii SKA1 osiągała wskaźnik punktualności na poziomie 90% lub wyższy.

Ograniczony stopień zintegrowania KMK z linią SKA1

Na terenie Krakowa w czasie kontroli NIK działało 10 stacji kolejowych linii SKA1[6]. W ich sąsiedztwie znajdowały się 42 przystanki KMK dla 28 linii autobusowych i 12 tramwajowych.

Pięć spośród ww. 10 stacji SKA1 było dobrze skomunikowanych z KMK, tj. znajdowało się w odległości do 300 m od najbliższego przystanku KMK. Znacznie gorzej skomunikowane, w odległości do 500 m od najbliższego przystanku KMK, były cztery przystanki kolejowe SKA1. Jedna stacja SKA1 nie była skomunikowana z systemem transportu miejskiego, gdyż otaczające ją drogi osiedlowe nie pozwalały na przejazd autobusu.

W okresie objętym kontrolą Kraków nie prowadził działań na rzecz poprawy dostępności przystanków kolejowych SKA1. W latach 2017–2020 (I półrocze) nie powstały nowe lokalizacje przystanków KMK dla linii dowożących pasażerów do stacji SKA1; nie likwidowano również istniejących przystanków.

Wyposażenie przystanków KMK

Standard skontrolowanych przystanków KMK, znajdujących się w sąsiedztwie stacji SKA1[7], był dobry: większość z nich wyposażono w wiaty przystankowe i ławki; wszystkie zaopatrzono w aktualne rozkłady jazdy i kosze na śmieci. Przy trzech stacjach SKA1 nazwy przystanków KMK były uzupełnione o skrót „SKA".

Standard krakowskich autobusów miejskich i tramwajów

Linie KMK zapewniały bezpośrednie połączenie wszystkich 18 dzielnic Krakowa z przystankami kolejowymi linii SKA1, przede wszystkim z Krakowskim Centrum Komunikacyjnym[8].

Linie autobusowe kursujące w sąsiedztwie przystanków kolejowych SKA1 obsługiwane były przez pojazdy o wysokim standardzie dostępności i komfortu. W przypadku linii tramwajowych tylko 62% pojazdów zapewniało możliwość wsiadania i wysiadania dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, a 57% nie posiadało systemu klimatyzacji.

---

6 W trakcie kontroli NIK, 14 czerwca 2020 r., otwarta została 11 stacja SKA1 na terenie Krakowa, tj. Kraków Bronowice. Zintegrowanie KMK z linią SKA1 skontrolowano w stosunku do 10 stacji SKA1 działających przed 14 czerwca 2020 r.

7 Skontrolowano 21 (50%) przystanków KMK znajdujących się w sąsiedztwie stacji SKA1.

8 Dworzec kolejowy Kraków Główny, dworzec autobusowy MDA (Małopolski Dworzec Autobusowy) oraz przystanki tramwajowe i autobusowe skupione wokół tych dworców.

Dowóz pasażerów do stacji SKA1 na terenie gmin Wieliczka i Zabierzów

Na terenie Wieliczki funkcjonowały trzy stacje kolejowe SKA1. W sąsiedztwie dwóch z nich (w odległości do 300 m) umiejscowiono przystanki autobusowe dla linii obsługiwanych przez KMK (trzy linie), ALD (cztery) oraz WST (osiem). Do przystanku kolejowego Wieliczka Bogucice nie kursował miejski transport autobusowy[9].

Na terenie gminy Zabierzów (w Balicach) działała stacja końcowa linii SKA1 Kraków Lotnisko, przy której zlokalizowano przystanek autobusowy linii KMK.

Niepełne skoordynowanie kursów SKA1 z ALD i WST

Rozkłady linii ALD były skoordynowane z kursami SKA1, jednak standard pojazdów ALD nie zapewniał dostępności dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności, a także możliwości przewozu rowerów. W pojazdach ALD brakowało odpowiedniej informacji pasażerskiej, m.in. w zakresie opłat, regulaminu przewozu, a także schematu linii. Od października 2018 r. przewozy miejskie w Wieliczce realizowała także WST. W I półroczu 2020 r. Spółka zapewniała mieszkańcom wszystkich 29 sołectw dojazd do stacji SKA1. WST świadczyła usługi przewozu niskoemisyjnymi i niskopodłogowymi autobusami, posiadającymi klimatyzację i biletomaty. W pojazdach udostępniano pełną wizualną informację pasażerską, jednak nie wykorzystywano systemu informacji głosowej, pomimo dostępności takiej funkcji. Gmina i Spółka nie zapewniły pełnej koordynacji rozkładów jazdy trzech linii WST z kursami SKA1, pomimo takiego wskazania w Planie transportowym Wieliczki. Pasażerowie kursów nieskoordynowanych musieli oczekiwać na pociąg SKA1 ponad 30 min.

Standard przystanków gminnych na terenie Wieliczki

Dobra praktyka

Większość przystanków znajdujących się na liniach dowożących pasażerów do stacji SKA1 posiadała zadaszone wiaty. Dobrą praktyką było wyposażenie niemal wszystkich gminnych przystanków w panele fotowoltaiczne, wytwarzające energię elektryczną na własne potrzeby.

Parkingi w Wieliczce

Płatny parking przy stacji końcowej SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia zapewniał miejsca postojowe dla 130 samochodów osobowych i 16 autobusów. Na parkingu P&R przy stacji Wieliczka Park znajdowało się ponad 230 miejsc dla samochodów oraz ponad 50 dla rowerów. Oba parkingi objęto systemem monitoringu wizyjnego. Żaden z parkingów nie był wyposażony w system prowadzących ścieżek dotykowych, wspomagających poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących, choć przewidywał to Plan transportowy Wieliczki. Na parkingu przy węźle Wieliczka Rynek-Kopalnia liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością była niewystarczająca, a jedyne takie miejsce nie miało odpowiednich wymiarów.

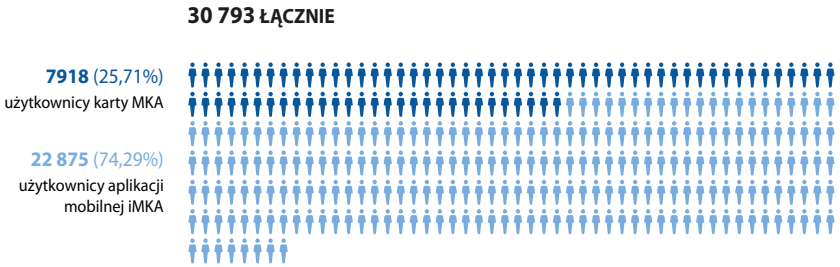
Integracja taryfowo-biletowa SKA1 i KMK

Integrację połączeń SKA1 z KMK oparto o system MKA. Na jednym nośniku (w formie plastikowej karty lub aplikacji mobilnej) udostępniono usługi związane z publicznym transportem zbiorowym, w tym bilety na SKA1,

[9] Najbliższy przystanek komunikacji gminnej znajdował się w odległości ok. 800 m od stacji SKA1.

KMK i ALD. Parking P&R przy stacji Wieliczka Park był dla pasażerów SKA1 bezpłatny. Według stanu na koniec I kwartału 2020 r. w systemie MKA zarejestrowało się ponad 30 tys. osób.

Infografika nr 3
Liczba użytkowników systemu MKA wg stanu na 31 marca 2020 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Na linii SKA1 oraz w KMK obowiązywał wspólny bilet 70-minutowy[10] oraz zintegrowany bilet miesięczny[11]. W Wieliczce obowiązywał jeden bilet na przejazd pociągiem i ALD. Taryfy na liniach WST nie zostały zintegrowane z przewozami obsługiwanymi przez innych przewoźników, w tym z SKA.

Sprzedaż biletów obowiązujących w przejazdach różnych operatorów, w tym na SKA1, odbywała się przez różne kanały dystrybucji: obsługę pociągów, kolejowe kasy biletowe, biletomaty, system i aplikację MKA, a także inne serwisy internetowe.

Koordynacja i współpraca w obszarze działania SKA1

Marszałek Województwa, choć był inicjatorem powstania i rozwoju systemu SKA, a także organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie Małopolski, nie podejmował w okresie objętym kontrolą starań na rzecz koordynacji działań tych podmiotów, w szczególności samorządów lokalnych, które miały wpływ na współdziałanie różnych rodzajów transportu z linią SKA1. W szczególności brakowało współpracy Samorządu Województwa z samorządami gminnymi Krakowa i Wieliczki. Podobnie Prezydent Krakowa, choć istotnie zainteresowany poprawą przepustowości dróg miejskich i jakości powietrza, nie współpracował z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego oraz Samorządem Województwa Małopolskiego w kwestii rozwoju i integrowania miejskiego systemu transportowego z linią SKA1. Brak ww. koordynacji oraz współpracy pozostawał w sprzeczności z zapisami planów transportowych, odpowiednio, Małopolski i Krakowa.

[10] Na linii SKA1 ważny na odcinku Kraków Olszanica – Wieliczka Rynek-Kopalnia.

[11] W KMK obowiązujący zgodnie ze wskazaniem nabywcy co do rodzaju strefy oraz numerów linii.

4. WNIOSKI

Najwyższa Izba Kontroli, dostrzegając postępy w budowie efektywnego systemu połączeń w obszarze SKA1, uważa że sprawne dokończenie procesu tworzenia linii kolejowych dla aglomeracji krakowskiej wymaga podjęcia wielu niezbędnych przedsięwzięć, zwłaszcza w zakresie koordynacji prac podmiotów zaangażowanych w funkcjonowanie SKA. Pośród warunków rozwoju transportu kolejowego w obrębie aglomeracji miejskiej, obok budowy lub modernizacji linii kolejowych oraz zakupu nowoczesnego taboru, należy wskazać konieczność budowy parkingów dla pojazdów zostawianych przez pasażerów oraz przystanków komunikacji miejskiej usytuowanych bezpośrednio przy bezpiecznych i wygodnych stacjach kolejowych. Dlatego NIK formułuje poniższe wnioski.

Marszałek Województwa Małopolskiego

1) Koordynowanie działań i bieżącej współpracy między podmiotami odpowiedzialnymi za organizowanie, zarządzanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, a także infrastrukturę przesiadkową na trasie linii SKA1.
2) Rozważenie utworzenia Wojewódzkiego Zarządu Transportu, tj. jednostki, o której mowa m.in. w Planie transportowym Małopolski, skupiającej kompetencje w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Małopolski, w tym koordynacji rynku przewozów i współpracy z innymi organizatorami z terenu Województwa.

Prezydent Miasta Krakowa

1) Utworzenie możliwie przy każdej stacji SKA1 bezpłatnych miejsc postojowych dla pasażerów dojeżdżających samochodem do kolei aglomeracyjnej. Zaplanowanie i zorganizowanie parkingów P&R przy kluczowych stacjach SKA1 stanowiących główne węzły przesiadkowe na trasie tej linii.
2) Zapewnienie możliwości utworzenia miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1.
3) Bieżące monitorowanie realizacji planów i polityk miejskich w obszarze rozwoju transportu, tak aby możliwa była ocena stopnia ich realizacji i ewentualne korygowanie kierunków działań.

Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie

1) Zlokalizowanie przystanków KMK w bezpośredniej bliskości stacji SKA1, tak aby możliwe były sprawne i dogodne przesiadki między transportem miejskim i kolejowym dla wszystkich pasażerów, w tym osób starszych, z większym bagażem czy z ograniczoną zdolnością poruszania się.
2) Zaplanowanie i wykonanie miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1.
3) Umożliwienie włączenia przewozów WST w Wieliczce do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach KMK oraz SKA1.

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka

1) Kontynuowanie działań zmierzających do włączenia przewozów WST do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach SKA1 oraz KMK.
2) Skoordynowanie rozkładów jazdy linii autobusowych WST, pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego, z rozkładami jazdy pociągów SKA1.

3) Utworzenie możliwie przy każdej stacji SKA1 bezpłatnych miejsc postojowych dla pasażerów dojeżdżających samochodem do kolei aglomeracyjnej.
4) Zorganizowanie miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1.
5) Dostosowanie parkingów zlokalizowanych przy węzłach przesiadkowych Wieliczka Park oraz Wieliczka Rynek-Kopalnia do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

1) Stosowanie na wszystkich stacjach SKA1 jednolitych i zgodnych z przepisami prawa rozwiązań technicznych, istotnych dla komfortu i bezpieczeństwa podróżnych.
2) Zapewnienie wyraźnego oznaczania nieczynnych elementów infrastruktury kolejowej, w szczególności peronów, oraz ich fizycznego zabezpieczania przed wejściem osób nieuprawnionych, tak aby zapobiegać potencjalnym sytuacjom zagrożenia.
3) Zainstalowanie systemu monitoringu wizyjnego na wszystkich stacjach SKA1, tak aby zapewnić podróżnym poczucie bezpieczeństwa w miejscach oczekiwania na pociąg.

Zarząd Kolei Małopolskich sp. z o.o.

1) Zapewnienie odpowiedniego standardu przewozu w ALD, kursujących na terenie Wieliczki, tak aby były one dostępne dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz wyposażone w niezbędną informację pasażerską.
2) Umożliwienie włączenia przewozów WST w Wieliczce do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach SKA1 oraz KMK.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Zainstalowanie przy wszystkich stacjach SKA1 biletomatów MKA, zlokalizowanych w miejscach bezpiecznych i dostępnych, również dla pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się.`

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

5.1. SKA1 w dokumentach Województwa Małopolskiego, Miasta Krakowa oraz Miasta i Gminy Wieliczka

Organizatorem transportu kolejowego w ramach systemu SKA było Województwo Małopolskie. Zadania organizatora wykonywał Marszałek Województwa Małopolskiego, za pomocą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego.

W Planie transportowym Małopolski z 2014 r. założono priorytet usług kolejowych, przy czym linie kolejowe miały być wzbogacone o autobusowe linie dowozowe do wybranych węzłów przesiadkowych. Sieć SKA, obok sieci REGIO[12], miała być jednym z dwóch typów połączeń planowanego układu linii kolejowych, podstawowym dla sprawnego funkcjonowania małopolskiego transportu kolejowego. Sieć SKA powinna być skoordynowana z siecią komunikacji miejskiej Krakowa i Tarnowa i mieć stałoodstępowe rozkłady jazdy.

Aby transport kolejowy stał się konkurencyjny dla drogowego i był częściej wybierany przez pasażerów, Plan transportowy Małopolski zakładał jako konieczne:

1) zakup nowoczesnego taboru kolejowego i zapewnienie jego czystości;
2) zwiększenie dostępności przystanków poprzez ich zagęszczenie na liniach kolejowych;
3) zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów wraz z zapewnieniem rytmiczności obsługi;
4) zwiększenie prędkości handlowej pociągów w wyniku modernizacji linii;
5) zorganizowanie komunikacji dojazdowej do przystanków kolejowych ze skoordynowanym rozkładem jazdy;
6) budowę parkingów przesiadkowych przy przystankach kolejowych;
7) upowszechnianie biletu zintegrowanego;
8) zapewnienie bezpieczeństwa osobistego pasażerów (w tym poprzez instalowanie urządzeń monitorujących).

Program Transport i Komunikacja z 2013 r. określił SKA jako inwestycję kluczową dla realizacji Planu transportowego Małopolski.

Diagnoza stanu przeprowadzona na potrzeby opracowania Planu transportowego Małopolski wykazała, że użytkownicy transportu publicznego na terenie Województwa wyraźnie najgorzej oceniali komunikację kolejową, nieco lepiej autobusową, a najlepiej mikrobusową. Jako dwie najgorsze cechy komunikacji kolejowej wskazano ceny biletów i czas podróży, a dwie najlepsze – aktualność i dostępność rozkładów jazdy oraz poczucie bezpieczeństwa.

W Planie transportowym Krakowa również podniesiono zasadność i opłacalność kreowania SKA jako subsystemu miejskiego transportu zbiorowego, który przyczyni się do stworzenia w mieście realnej alternatywy dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Podkreślono, że pełna integracja kolei z innymi środkami transportu miejskiego

[12] Linie regionalne dalszego zasięgu, o rozkładzie kursów w dostosowaniu do potoków pasażerskich i możliwości sieci.

poprawi konkurencyjność tego środka komunikacji na obszarach aglomeracyjnych. Także w Polityce transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016–2025 podkreślono, że zwiększenie roli transportu publicznego w obsłudze komunikacji mieszkańców Krakowa i aglomeracji może być uzyskane między innymi poprzez lepsze wykorzystanie linii kolejowych.

W zakresie infrastruktury znajdującej się przy stacjach kolejowych SKA1, w Planie transportowym Krakowa, jak również w Programie obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa zaplanowano budowę do 2020 r. parkingu P&R Olszanica o pojemności 100 miejsc parkingowych, jako obiektu współistniejącego z przystankiem SKA. Do zakończenia kontroli NIK, tj. 15 lipca 2020 r., parking ten jednak nie powstał. Jego budowę uniemożliwiał istniejący układ drogowy. W trakcie kontroli NIK UMK przygotowywał materiały przetargowe do ogłoszenia zamówienia publicznego na opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej wraz z uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla zadania pn. Budowa Trasy Balickiej. Uzyskanie decyzji zaplanowano na koniec 2021 r. W ramach realizacji zadania zostanie zmodernizowany układ drogowy, który pozwoli na stworzenie dogodnego dojazdu do parkingu funkcjonującego w systemie P&R. Do połowy 2020 r. ani Plan transportowy Krakowa, ani Program Obsługi Parkingowej dla Miasta Krakowa nie zostały w tym zakresie zaktualizowane.

Działania jednostek organizacyjnych Miasta Krakowa w obszarze rozwoju transportu, w tym w szczególności integracji miejskiego transportu zbiorowego z SKA, były pośrednio monitorowane w UMK poprzez Kompleksowe Badania Ruchu, służące m.in. określaniu najważniejszych wskaźników charakteryzujących system transportu Krakowa, w szczególności ruchliwości i podziału zadań przewozowych. Kompleksowe Badania Ruchu przeprowadzono w 2013 r., a ich weryfikacje w 2016 i 2018 r. Z badań wynikało, że mieszkaniec Krakowa odbywał średnio 2–3 podróże dziennie. Udział komunikacji zbiorowej i podróży pieszych w ogóle podróży spadał na rzecz podróży odbywanych samochodem osobowym i rowerem. Pozyskane w ramach badań i ich weryfikacji dane nie pozwalały jednak na formułowanie wniosków w zakresie integracji komunikacji miejskiej z SKA1.

Aktualizacja Planu transportowego Krakowa została przewidziana po przeprowadzeniu kompleksowych badań ruchu, planowanych na 2020 r., a w związku z epidemią Covid-19 przesuniętych na 2021 r.

W 2020 r., tj. w połowie okresu obowiązywania Polityki transportowej, miała zostać dokonana ocena realizacji jej celów. Do połowy 2020 r. oceny takiej nie przeprowadzono. UMK nie potrafił określić, na jakim etapie znajduje się realizacja celu szczegółowego I.2: Integracja systemu transportu publicznego w Krakowie i w skali aglomeracji krakowskiej. Do zakończenia kontroli NIK Prezydent Miasta nie określił procedury oceny zgodności z Polityką transportową oraz miar przyjętych do tej oceny, do czego był zobowiązany zapisami tej Polityki w terminie sześciu miesięcy od daty jej uchwalenia. Polityka transportowa została uchwalona 8 czerwca 2016 r., tak więc procedury i miary do oceny powinny zostać określone najpóźniej do 8 grudnia 2016 r.

W maju 2015 r. Prezydent powołał Radę Programową ds. Rozwoju Systemu Transportowego Miasta Krakowa, działającą przy Prezydencie Miasta, jako specjalistyczną komisję doradczą i opiniodawczą w zakresie proponowanych działań zmierzających do rozwoju systemu transportowego Krakowa. W latach 2017–2019 nie odbyło się jednak żadne posiedzenie tej Rady.

Monitorowanie realizacji Programu obsługi parkingowej Miasta Krakowa w zakresie parkingów znajdujących się przy przystankach linii SKA1 ograniczało się do przedstawiania Radzie Miasta corocznej informacji z realizacji Programu oraz opracowywania wytycznych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego informujących o parkingach planowanych w programie. W 2019 r. rozpoczęto prace nad aktualizacją Programu, jednak do połowy 2020 r. nie zostały one zakończone.

W opracowanym na zlecenie Wydziału w 2019 r. Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa znalazły się zapisy dotyczące możliwości łączenia ruchu rowerowego z transportem kolejowym aglomeracyjnym. Jednym z zaleceń wskazanych w opracowaniu była lokalizacja zadaszonych parkingów rowerowych przy ważniejszych przystankach transportu zbiorowego, w tym przy wejściach do wszystkich przystanków SKA.

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa na 2019 r. i lata następne[13] oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa na 2020 r. i lata następne[14] znalazła się jedna inwestycja dotycząca infrastruktury związanej z funkcjonowaniem linii SKA1: budowa węzła przesiadkowego z parkingiem P&R Kraków Bronowice. Ponadto w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta na 2020 r. i lata następne zaplanowano opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej dla budowy Trasy Balickiej, z terminem realizacji do 2021 r.

Plan transportowy Wieliczki na lata 2016–2025 został przyjęty w 2016 r.[15] Zaplanowano w nim m.in. usprawnienie połączeń transportowych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym. Plan przewidywał zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Gmina opracowała także Plan mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka, w którym zawarto m.in. badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gminy, w tym analizę przestrzenną dostępności do transportu zbiorowego, koncepcję zarządzania mobilnością mieszkańców Gminy biorąc pod uwagę SKA, autobusowe linie aglomeracyjne i autobusowe linie dowozowe oraz stworzenie głównych węzłów transportowych (w tym węzła przesiadkowego).

13 Uchwała nr V/88/19 Rady Miasta Krakowa z 10 stycznia 2019 r.

14 Uchwały Rady Miasta Krakowa nr XXXII/804/19 z 18 grudnia 2019 r. i nr XXXVII/963/20 z 11 marca 2020 r.

15 Uchwała nr XXX/357/2016 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 20 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka".

5.2. Budowa i rozwój infrastruktury kolejowej służącej SKA1

Kluczowa dla systemu SKA linia nr 1 została zaprojektowana w 2007 r. na trasie Wieliczka Rynek – Kraków Główny – Balice, tj. na obszarze trzech gmin: Wieliczki, Krakowa i Zabierzowa. Dla realizacji tego połączenia SKA konieczne było przedłużenie linii kolejowej do Międzynarodowego Portu Lotniczego Balice, a także wybudowanie łącznicy Krzemionki na odcinku magistrali kolejowej pomiędzy proponowanym przystankiem przy ul. Powstańców Śląskich w Krakowie a Dworcem Głównym.

Kolejny projekt linii SKA1 wykonano w 2011 r. Uruchomienie linii SKA1[16] – jako pierwszej z trzech planowanych – nastąpiło w 2014 r., początkowo na trasie Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny. Było to możliwe w wyniku modernizacji linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek, obejmującej budowę nowego przystanku Wieliczka Bogucice.

W 2015 r. linię SKA1 przedłużono do przystanku Kraków Lotnisko[17], w związku z zakończeniem modernizacji linii kolejowej nr 118 łączącej Kraków Główny z lotniskiem w Balicach. Inwestycja objęła m.in. wydłużenie połączenia kolejowego do terminala lotniskowego oraz budowę trzech nowych przystanków: Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica.

Pod koniec 2017 r. zakończono realizację projektu „Wykonanie robót budowlanych dla Projektu POIiŚ 5.2-2 *Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie–Kraków Krzemionki*". Objął on m.in. modernizację przystanku kolejowego Kraków Zabłocie na trasie SKA1.

W okresie objętym kontrolą spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. również prowadziła inwestycje na liniach kolejowych, po których kursowała SKA1, obejmując swoim zakresem stacje i przystanki osobowe znajdujące się na jej trasie. Były to następujące projekty inwestycyjne:

1. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy–Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej";
2. „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków, etap IIb".

Zakładanymi efektami obu inwestycji było przede wszystkim zwiększenie przepustowości linii i usunięcie wąskich gardeł poprzez dobudowę drugiej pary torów dla pociągów aglomeracyjnych, a także powstanie nowoczesnej infrastruktury pasażerskiej (funkcjonalne stacje i przystanki) i dostępność kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania.

Umowa na realizację robót budowlanych w ramach pierwszego z ww. projektów została zawarta przez PKP PLK z wykonawcą 18 kwietnia 2017 r. Wynagrodzenie umowne wyniosło 1 188 493 tys. zł brutto, z czego do końca I kwartału 2020 r. wydatkowano 545 656 tys. zł. Zakończenie projektu wyznaczono na 18 kwietnia 2021 r.

[16] Na ówczesnym etapie linia o przebiegu MPL Balice–Kraków Główny–Wieliczka Kopalnia oznaczona była nr 3.

[17] W 2015 r. uruchomiono linię SKA2 na trasie Kraków Główny–Sędziszów; w 2017 r. przedłużono ją do przystanku Skawina. W 2016 r. uruchomiono linię SKA3 na trasie Kraków Główny–Tarnów.

W ramach kontraktu na roboty budowlane realizowano prace m.in. na linii SKA1. Do zakończenia kontroli NIK przebudowano perony na stacjach Kraków Łobzów i Kraków Prokocim wraz z małą architekturą (wiaty, ławki, kosze na śmieci), systemem informacji pasażerskiej (tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, gabloty informacyjne, system nagłośnienia); trwały prace dotyczące budowy przystanku Kraków Grzegórzki (dwa perony) oraz dobudowa krawędzi peronowych na przystanku Kraków Zabłocie.

Realizacja inwestycji była opóźniona w stosunku do pierwotnie ustalonego harmonogramu. Według raportów wykonawcy robót, było to spowodowane w szczególności nieterminowym przekazaniem praw dostępu do odcinków robót, długotrwałym procesem weryfikacji poleceń zmian (w przypadku konieczności zmiany zakresu robót), niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, brakiem zamknięć torowych lub wyłączeń napięcia, nieprzewidzianymi przeszkodami podpowierzchniowymi, odmiennymi warunkami gruntowymi, nadzorem archeologicznym, decyzjami konserwatora zabytków (np. w sprawie wiaduktu kolejowego nad ul. Grzegórzecką), a także opóźnieniami w realizacji sąsiedniego kontraktu w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków, etap IIb"1[18].

Termin zakończenia inwestycji przesuwano dwukrotnie aneksami do umowy: w kwietniu 2017 r. do 21 grudnia 2020 r.[19] oraz w kwietniu 2020 r. do 30 grudnia 2021 r.[20]

Umowa na realizację robót budowlanych w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków, etap IIb" została zawarta przez PKP PLK z wykonawcą 16 listopada 2016 r. Wynagrodzenie umowne wyniosło 304 288 tys. zł brutto, z czego do końca I kwartału 2020 r. wydatkowano 198 681 tys. zł. Zakończenie projektu wyznaczono na 16 maja 2018 r.

W ramach kontraktu na roboty budowlane realizowano prace m.in. na linii SKA1. Do zakończenia kontroli NIK wybudowano nowy przystanek kolejowy Kraków Bronowice z przejściem pod torami oraz małą architekturą (wiaty, ławki, kosze na śmieci, gabloty informacyjne), a także systemem nagłośnienia i monitoringiem wizyjnym. Przystanek został udostępniony podróżnym w trakcie kontroli NIK, 14 czerwca 2020 r. Według stanu na 15 maja 2020 r. wartość robót odebranych związanych z budową tego przystanku wyniosła 18 132 tys. zł.

Realizacja inwestycji była opóźniona w stosunku do pierwotnie ustalonego harmonogramu; w trakcie kontroli NIK opóźnienie to sięgnęło dwóch lat. Według sprawozdań inwestora, było to spowodowane w szczególno-

[18] Roboty realizowane w ramach dwóch odrębnych kontraktów na sąsiadujących odcinkach linii kolejowej nr 133.

[19] W zakresie robót związanych z wykonaniem obiektów mostowych; w pozostałym zakresie prace miały zostać zakończone w terminie niezmienionym w stosunku do ustaleń umowy.

[20] W zakresie zaprojektowania i wykonania robót uzupełniających, związanych z budową nowego obiektu mostowego uwzględniającego dodatkową infrastrukturę pieszo-rowerową.

ści licznie występującymi niezinwentaryzowanymi kolizjami na przystanku Kraków Bronowice i związaną z tym koniecznością opracowania zamiennej dokumentacji projektowej, a także opóźnieniami w innym kontrakcie[21].

Termin zakończenia inwestycji przesuwano kolejnymi aneksami do umowy: do 19 czerwca 2018 r., 6 marca 2019 r. i 13 stycznia 2020 r. W trakcie kontroli NIK, w czerwcu 2020 r., termin zakończenia projektu przesunięto na 28 lipca 2020 r.

5.2.1. Budowa i rozwój stacji i przystanków kolejowych SKA1

W okresie przeprowadzania kontroli NIK, tj. kwiecień–czerwiec 2020 r., na linii SKA1 znajdowało się początkowo 14 czynnych stacji kolejowych, a kolejną – Kraków Bronowice – otwarto dla podróżnych 14 czerwca 2020 r. Oględzinami w toku kontroli objęto 14 funkcjonujących stacji SKA1, z wyłączeniem dworca Kraków Główny[22].

Tabela nr 1
Stacje linii SKA 1 wg stanu na 30 czerwca 2020 r.

Linia SKA1 Kraków Lotnisko–Wieliczka Rynek-Kopalnia					
lp.	**Nazwa dworca / stacji / przystanku**	**Teren gminy**	**Odległość od stacji początkowej [km]**	**Odległość od ostatniego przystanku [km]**	**Odległość od celu [km]**
1.	Kraków Lotnisko	Zabierzów	0,00	0,00	25,35
2.	Kraków Olszanica	Kraków	1,85	1,85	23,50
3.	Kraków Zakliki		3,67	1,82	21,68
4.	Kraków Młynówka		4,36	0,69	20,99
5.	Kraków Bronowice		6,80	2,44	18,55
6.	Kraków Łobzów		8,71	1,91	16,64
7.	Kraków Główny		11,94	3,23	13,41
8.	Kraków Zabłocie		14,10	2,16	11,25
9.	Kraków Płaszów		16,03	1,93	9,32
10.	Kraków Prokocim		18,11	2,08	7,24
11.	Kraków Bieżanów		20,34	2,23	5,01
12.	Kraków Bieżanów Drożdżownia		21,50	1,16	3,85
13.	Wieliczka Bogucice	Wieliczka	23,24	1,74	2,11
14.	Wieliczka Park		24,56	1,32	0,79
15.	Wieliczka Rynek-Kopalnia		25,35	0,79	0,00

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

[21] *Sygnalizacja dla obszaru: LCS Jaworzno Szczakowa, LCS Trzebinia, LCS Kraków Mydlniki (km 0,000 – 6,847 linii nr 134 oraz km 15,810 – 67,200 linii nr 133*. LCS – lokalne centrum sterowania.

[22] Dostępność dworca Kraków Główny oraz funkcjonalności rozwiązań zastosowanych w nim po przebudowie były kontrolowane przez NIK w ramach kontroli P/18/062 *Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się* (nr ewid. 161/2018/P/18/062/LBY).

Docelowo na linii SKA1 funkcjonować ma jeszcze przystanek Kraków Grzegórzki, umiejscowiony pomiędzy stacjami Kraków Główny i Kraków Zabłocie. Do zakończenia kontroli NIK nadal trwały prace związane z jego budową, w ramach inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy–Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej".

Wszystkie stacje, na których przeprowadzono oględziny, były otwarte przez całą dobę. Na peronach dostępne były aktualne rozkłady jazdy z oznaczeniem kursów wykonywanych taborem przystosowanym do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W gablotach informacyjnych wywieszono ponadto regulaminy korzystania ze stacji, informacje o prawach i obowiązkach podróżnych, cenach biletów, ofertach taryfowych, komunikaty o COVID i zasadach zachowania w związku z zagrożeniem epidemicznym.

Zdjęcie nr 1
Gablota informacyjna na kolejowym przystanku osobowym Wieliczka Bogucice

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

Perony obsługujące w trakcie kontroli połączenia SKA1 oznakowane były dwustronnymi tablicami z nazwą stacji, ustawionymi równolegle do peronu. Nazwa stacji umieszczana była również na fryzach gablot informacyjnych umiejscowionych na peronach. Tablice z nazwą stacji na początku i na końcu peronu ustawiono tylko na pięciu z nich (Wieliczka Rynek-Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia oraz – tylko z jednej strony – Kraków Łobzów). Na pozostałych dziewięciu stacjach nie ustawiono takich tablic[23]. Wymóg ustawienia tablic z nazwą stacji wynikał z „Wytycznych dla oznakowania stałego stacji pasażerskich lpi-2"

[23] W odniesieniu do pięciu stacji (Kraków Bronowice, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Lotnisko) stanowiło to nieprawidłowość.

PKP PLK[24], zgodnie z którymi tablicę o wysokości 70 cm należy ustawić na końcu i początku peronu, w miarę możliwości prostopadle do torów lub pod odpowiednimi kątami (30/60°), co zapewni wzrost ich czytelności.

Ustawione na peronach tablice kierunkowe nie zawsze konsekwentnie wskazywały kierunki jazdy. Na stacjach Wieliczka Park i Wieliczka Bogucice tablice wskazywały kierunki: *Kraków Główny* oraz *Wieliczka Rynek-Kopalnia*, a na przystanku Kraków Bieżanów Drożdżownia: *Kraków Płaszów* oraz *Wieliczka*. Na przystanku Kraków Bronowice tablice wskazywały kierunki: *Kraków* oraz *Balice*, a na przystankach Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica: *Kraków Główny* oraz *Kraków Lotnisko*. Sposób wskazywania kierunków biegu pociągów na tablicach umieszczonych na peronach określono w wytycznych lpi-2: wskazywany powinien być kierunek do miasta z najbliższą stacją węzłową, a nie do konkretnej stacji (np. Poznań, a nie Poznań Główny), chyba że ruch do różnych stacji w obrębie danego węzła jest rozdzielony na różne perony lub stacja znajduje się na terenie dużego miasta. Tablice mogą wskazywać więcej niż jedną miejscowość w danym kierunku. W wytycznych brak było odniesień do stacji końcowych (które węzłowymi nie są), a także do stacji o statusie specjalnym, np. Kraków Lotnisko.

Podstawowym standardem bezpiecznych i komfortowych warunków oczekiwania na podróż na linii SKA1 były siedziskowe wiaty peronowe z bocznymi ścianami. Na stacji Kraków Płaszów dostępne były wiaty bez ścian bocznych, a na przystankach Kraków Zabłocie i Kraków Lotnisko zadaszone były całe perony. Na stacjach Wieliczka Park i Kraków Płaszów podróżni mogli oczekiwać na pociąg w poczekalniach, a na stacjach Kraków Zabłocie i Kraków Lotnisko – w halach dworcowych (na tym ostatnim przystanku również w kompleksie parkingu wielopoziomowego). Na wszystkich stacjach i przystankach zapewniono oświetlenie peronów, a także odprowadzanie wody deszczowej. Na stacjach i przystankach – z wyłączeniem stacji Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Prokocim i Kraków Płaszów (peron nr 1) – zainstalowano monitoring wizyjny, o czym każdorazowo informowały stosowne tablice.

Czystość i estetyka stacji i peronów nie budziła zastrzeżeń; jedynie na przystanku Kraków Prokocim stwierdzono uszkodzone wiaty: część szklanych ścian bocznych w wiatach została rozbita; na jednym peronie pozostałości tych ścian pozostawały niesprzątnięte, a kosze na śmieci były przepełnione, głównie butelkami po alkoholu. Ponadto na przystanku Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz Kraków Bieżanów Drożdżownia stwierdzono ubytki w ogrodzeniu. Na peronach – z wyłączeniem stacji Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Płaszów i Kraków Bronowice – zainstalowano tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

[24] Załączniki do uchwał Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: nr 100/207 z 7 lutego 2017 r., nr 1284/2017 z 17 grudnia 2017 r. (obowiązująca od 1 stycznia 2018 r.) i nr 115/2019 z 26 lutego 2019 r. (obowiązująca z dniem podjęcia); dalej: *wytyczne lpi-2*.

Dostęp do niektórych peronów wymagał przejścia przez tory, przy czym każdorazowo przejścia te były w różnej formie zabezpieczone (zapory, sygnalizacja świetlna i dźwiękowa, labirynty).

Zdjęcie nr 2
Przejście przez tory na stacji Wieliczka Park

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

Dostępność do peronów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej zapewniono poprzez: pochylenie podłużne chodników i krańców peronów, pochylnie, a na pięciu przystankach – windy (Kraków Płaszów, Kraków Zabłocie, Kraków Łobzów, Kraków Bronowice, Kraków Lotnisko), a także chodniki ruchome (Kraków Lotnisko), przy czym tylko windy na przystankach Kraków Bronowice i Kraków Lotnisko były na tyle duże, że umożliwiały przewóz rowerów w pozycji poziomej.

Na siedmiu z 14 skontrolowanych stacji SKA1 zastosowano system oznakowania dotykowego w postaci prowadzących ścieżek dotykowych, przy czym był on kompletny jedynie w przypadku dwóch przystanków – Kraków Zabłocie i Kraków Bronowice. Na kolejnych pięciu – Kraków Prokocim, Kraków Łobzów, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica – ścieżki dotykowe zrealizowano w ograniczonym zakresie[25], tj. poprowadzono je od wejść na perony do ostrzegawczych pasów dotykowych oraz od wiat peronowych do tych pasów, przy czym na przystanku osobowym Kraków Łobzów – tylko od trzech wiat na 12 (oraz dodatkowo do jednej z dwóch funkcjonujących tam wind). Na pozostałych sied-

[25] Według stanu na czas przeprowadzania kontroli NIK na dwóch (Kraków Prokocim i Kraków Łobzów) z ww. pięciu stacji SKA1 nie została zakończona modernizacja infrastruktury.

miu przystankach brak było takiego systemu[26]. Od 1 lipca 2008 r. sfera ta objęta była przepisami UE dotyczącymi dostępności do systemu kolei dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się w zakresie ścieżek dotykowych: decyzją Komisji w sprawie TSI PRM[27] (od 1 lipca 2008 r.), a następnie rozporządzeniem Komisji w sprawie TSI PRM[28] (od 1 stycznia 2015 r.). Ścieżek dotykowych nie zastąpiono innymi sposobami przekazywania informacji o trasie wolnej od przeszkód, wskazanymi w przepisie załącznika do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie[29], odnosząc się do kwestii projektowania, budowy lub przebudowy obiektów do obsługi osób, w § 98 ust. 1 (w brzmieniu obowiązującym od 31 lipca 2014 r. do 3 lipca 2018 r.) nakazało zachowanie wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności, określonych w załączniku do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM, natomiast w brzmieniu obowiązującym od 4 lipca 2018 r. treść tego przepisu odwoływała się do załącznika do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM. Od 2010 r. powyższe kwestie regulowały także wewnętrzne przepisy PKP PLK S.A.

Stalowe nakładki z oznakowaniem w alfabecie Braille'a zamontowano na poręczach na czterech przystankach osobowych linii SKA1 (Kraków Zabłocie, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica). Brakowało ich na pięciu stacjach SKA1[30]. Wymóg umieszczenia na poręczach (lub ścianach) krótkich informacji w alfabecie Braille'a określony został w decyzji Komisji w sprawie TSI PRM oraz w rozporządzeniu Komisji w sprawie TSI PRM. Obowiązek umieszczenia krótkich informacji w alfabecie Braille'a na poręczach przy schodach i pochylniach ustalony również został w „Wytycznych architektonicznych dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych lpi-1" PKP PLK[31].

Na wszystkich peronach stacji i przystanków linii SKA1 (z wyjątkiem stacji Kraków Płaszów – peron nr 1 przed modernizacją) znajdowały się ostrzegawcze pasy dotykowe, przy czym niejednolicie stosowano ich szerokość (20 cm albo 40 cm) i kolorystykę (białe, szare, żółte albo wiśniowe). Szerokość ostrzegawczych pasów dotykowych od 31 lipca 2014 r. uregu-

[26] Według stanu na czas przeprowadzania kontroli NIK na dwóch (Kraków Płaszów i Kraków Bieżanów) z ww. siedmiu stacji SKA1 nie została zakończona modernizacja infrastruktury.

[27] Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu dużych prędkości (2008/164/WE); Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, s. 72, ze zm. Uchylona z dniem 1 stycznia 2015 r. Dalej: *decyzja Komisji w sprawie TSI PRM*.

[28] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się; Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 110, ze zm. Dalej: *rozporządzenie Komisji w sprawie TSI PRM.*

[29] Dz. U. Nr 151 poz. 987, ze zm.

[30] Wieliczka Park, Wieliczka Rynek-Kopalnia, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bronowice oraz Kraków Lotnisko.

[31] Załącznik do uchwał Zarządu PKP PLK: nr 41/2017 z dnia 18 stycznia 2017 r., nr 1283/2017 z dnia 27 grudnia 2017 r. i nr 1083/2018 z dnia 27 grudnia 2018 r.; dalej: *wytyczne lpi-1*.

lowana była przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie: strefę zagrożenia należy oznaczyć ostrzegawczym pasem dotykowym o stałej szerokości nie mniejszej niż 0,40 m i nie większej niż 0,60 m[32]. W wytycznych lpi-1 szerokość ostrzegawczych pasów dotykowych określona została w stałej szerokości 40 cm. W wytycznych z 27 grudnia 2017 r. oraz z 27 grudnia 2018 r. zapis o szerokości ostrzegawczego pasa dotykowego uzupełniono stwierdzeniem, że ma być on w kolorze naturalnego betonu.

Na sześciu przystankach linii SKA1 krawędzie peronów po stronie toru oznaczono żółtą linią (Kraków Zabłocie, Kraków Łobzów – zewnętrzne krawędzie peronów, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Lotnisko). Ślady takiego oznaczenia były słabo widoczne na krawędziach peronu nr 1 na stacji Kraków Płaszów. Krawędzie peronów pozostałych stacji i przystanków na linii SKA1 oraz wewnętrzne krawędzie peronów na przystanku Kraków Łobzów nie zostały w ten sposób oznaczone[33]. Rozporządzenie Komisji w sprawie TSI PRM stanowiło tymczasem, że materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem. Podobny wymóg ustalono już w decyzji Komisji w sprawie TSI PRM (kolor materiału na krawędzi peronu po stronie toru powinien kontrastować z ciemnym uskokiem).

Schody prowadzące na perony przystanków Kraków Łobzów i Kraków Prokocim oraz stacji Kraków Płaszów (peron nr 1) nie zostały oznaczone ostrzegawczą linią na krawędziach pierwszego stopnia w górę i pierwszego stopnia w dół, przy czym proces modernizacji tych stacji nie był zakończony w czasie przeprowadzania kontroli NIK. Wymóg takiego oznaczenia wprowadzono w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie od 31 lipca 2014 r.: ostrzegawczą linią wizualną o szerokości nie mniejszej niż 0,05 m oznacza się krawędzie pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni[34]. Analogiczny wymóg powtórzono w wytycznych lpi-1, zgodnie z którym należy oznaczyć krawędzie pierwszego i ostatniego stopnia każdego biegu, przy czym:

1) na powierzchni poziomej i pionowej powinny znajdować się pasy o szerokości min. 5 cm, w kolorze żółtym RAL 1023 kontrastującym z kolorem posadzki, a w przypadku biegu schodów o trzech stopniach należy oznakować wszystkie trzy krawędzie;

[32] Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do budowli kolejowych istniejących przed dniem wejścia w życie rozporządzenia oraz w stosunku do których przed tym dniem została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę albo został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji.

[33] Stanowiło to nieprawidłowość w odniesieniu do następujących stacji SKA1: Kraków Bronowice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Wieliczka Bogucice, Wieliczka Park i Wieliczka Rynek-Kopalnia.

[34] Brak oznaczeń schodów na ww. trzech przystankach SKA1 nie stanowił nieprawidłowości, z uwagi na brzmienie § 137 rozporządzenia, który stanowił, że przepisów rozporządzenia nie stosuje się do budowli kolejowych istniejących przed dniem wejścia w życie rozporządzenia oraz w stosunku do których przed tym dniem została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę albo został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji, z zastrzeżeniem ust. 2 (ust. 1); przepisy rozporządzenia stosuje się w przypadku modernizacji budowli kolejowych, o których mowa w ust. 1 (ust. 2).

2) pasy powinny mieć właściwości antypoślizgowe;

3) powierzchnia pasów powinna być zlicowana z powierzchnią stopni.

W obrębie lub w pobliżu sześciu z 14 stacji SKA1 znajdowały się toalety dla podróżnych, przy czym w jednym przypadku (Kraków Bronowice) były one zamknięte w czasie przeprowadzania kontroli NIK.

Zdjęcie nr 3
Toalety przy stacji Wieliczka Rynek-Kopalnia

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

Możliwość zakupu biletów na przejazdy SKA1, jak i biletów zintegrowanych, zapewniono w kasach biletowych (Kraków Płaszów) oraz w biletomatach umiejscowionych na peronach, stacjach lub w ich sąsiedztwie. W trakcie kontroli NIK jedynie na stacji Kraków Bronowice podróżnym nie udostępniono możliwości zakupu biletu poprzez kasę lub biletomat. Spośród 18 biletomatów KMK znajdujących się na lub w pobliżu peronów obsługujących połączenia SKA1, pięć (28%) było nieczynnych. Podróżni nie byli informowani o przyczynach niedziałania biletomatu, a także o najbliższych kasach lub czynnych automatach biletowych.

Przy jednej stacji SKA1 (Wieliczka Park) funkcjonował parking P&R, a w bezpośrednim sąsiedztwie siedmiu stacji zlokalizowano bezpłatne parkingi/miejsca postojowe, przy czym parking przy stacji Kraków Zabłocie nie był udostępniony (zagrodzony wjazd). Płatne parkowanie możliwe było przy trzech z 14 stacji SKA1 (Kraków Lotnisko, Kraków Zabłocie i Wieliczka Rynek-Kopalnia). W pobliżu czterech stacji SKA1 (Kraków Zabłocie, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów i Wieliczka Bogucice) samochody parkowały „na dziko", wykorzystując miejsca do tego nieprzeznaczone (trawniki, pobocza jezdni). Przy jednym przystanku SKA1 (Kraków Bronowice) nie były dostępne miejsca postojowe dla samochodów osobowych.

W sąsiedztwie dziewięciu stacji SKA1 znajdowały się stojaki rowerowe, umieszczone w dostępnym i bezpiecznym miejscu, umożliwiające przypięcie i pozostawienie roweru na czas dalszej podróży koleją. Przy czterech stacjach SKA1 (Kraków Olszanica, Kraków Zakliki, Kraków Młynówka i Kraków Prokocim) stojaków rowerowych nie było. Na peronach dwóch stacji (Wieliczka Park i Wieliczka Rynek-Kopalnia) zainstalowano po dwa stojaki rowerowe, stanowiące przeszkodę na drodze przejścia przez peron, a w przypadku Wieliczki Park – także przeszkodę w dostępie do poręczy ułatwiających dotarcie na peron osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się. Tymczasem w wytycznych lpi-1 sformułowano zakaz lokalizacji stojaków rowerowych na peronach.

Szczegółowe wyniki oględzin stacji SKA1 zamieszczono w załączniku nr 1 do informacji.

5.2.2. Tabor kolejowy do obsługi linii SKA1

W latach 2017–2020 (I kwartał) Samorząd Województwa Małopolskiego dokonywał zakupów nowoczesnego taboru kolejowego do obsługi połączeń pasażerskich na liniach SKA.

W październiku 2019 r. Województwo zawarło umowę na dostawę czterech sztuk fabrycznie nowych EZT w wersji czteroczłonowej, wraz z niezbędnym zakresem usług serwisowo-utrzymaniowo-naprawczych oraz szkoleniowych. Dostawa pojazdów miała nastąpić w 2021 r. Wymaganą prędkość EZT określono na min. 160 km/h. Zakupione pojazdy dawały możliwość przewozu ok. 200 pasażerów na miejscach siedzących oraz 4 os./m^2 na miejscach stojących. Zapewniono także możliwość łączenia poszczególnych składów. EZT miały być wyposażone w dwie toalety, w tym jedną w pełni przystosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych, automaty biletowe, klimatyzację, wydzieloną przestrzeń na bagaż i rowery. Możliwy miał być bezpieczny przewóz pasażerów na wózkach inwalidzkich, dostępna usługa wi-fi oraz monitoring wizyjny.

Łączna wartość powyższej umowy dostawy wyniosła 109 732 tys. zł brutto.

Na etapie zakupu taboru nie był on przypisany do obsługi konkretnych połączeń. W dokumentacji przetargowej wskazano, że będzie wykorzystywany do realizacji przewozów pasażerskich w ramach SKA na terenie województwa małopolskiego. Pojazdy mają zostać przekazane w dzierżawę Kolejom Małopolskim w drodze odrębnej umowy.

W okresie objętym kontrolą nastąpiła dostawa części taboru kolejowego zakupionego przez Samorząd Województwa Małopolskiego w 2016 r. Łącznie dostarczono 13 sztuk EZT, z czego siedem (sześć w wersji czteroczłonowej oraz jeden w wersji pięcioczłonowej) w 2017 r.[35] Łączne wynagrodzenie wykonawcy z tytułu realizacji przedmiotu umowy dostawy wyniosło 304 228 tys. zł.

[35] Pozostałe sześć sztuk zostało dostarczone i odebrane przed okresem objętym niniejszą kontrolą, w 2016 r.

Na podstawie umowy dostawy z 2016 r. wykonawca świadczył usługę kompleksowej obsługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej dla każdego EZT, w ramach której realizowane były przeglądy gwarancyjne.

Projekt zakupu taboru, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, określał m.in. przewidziane do osiągnięcia wartości wskaźnika rezultatu pn. *Liczba ludności korzystającej z komunikacji kolejowej wspartej w ramach programu (nowo zakupiony tabor kolejowy)*: na koniec 2017 r. 2 862 404 szt. oraz rok po zakończeniu projektu (na koniec 2018 r.) 3 083 248 szt. Według wskaźnika Kolei Małopolskich odpowiednie wartości wskazanego wskaźnika rezultatu osiągnięto na poziomie odpowiednio 3 422 575 szt. oraz 4 047 575 szt.

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na linii SKA1 w okresie objętym kontrolą były Koleje Małopolskie. Umowa o świadczenie usług w transporcie kolejowym została zawarta 10 grudnia 2016 r.[36] przez Koleje Małopolskie (Operator) z Województwem Małopolskim (Organizator) na okres do 12 grudnia 2026 r. W 2018 r. jej obowiązywanie przedłużono do 13 grudnia 2031 r. Przedmiotem umowy transportowej były warunki i zasady świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wykorzystaniem taboru kolejowego Organizatora. Linie komunikacyjne, na których miały być świadczone usługi, obejmowały linię SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko (87 pociągów). Odległość ze stacji Kraków Główny do przystanku Wieliczka Rynek-Kopalnia wynosiła 14 km, a do przystanku Kraków Lotnisko 12 km.

Operator Koleje Małopolskie został wybrany do świadczenia usług przewozowych na linii SKA1 na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym[37], tj. w trybie bezpośredniego zawarcia umowy. Według stanu na 28 kwietnia 2020 r. jedynym wspólnikiem Spółki było Województwo Małopolskie.

Na mocy umowy transportowej Organizator przekazywał Operatorowi założenia do projektu rozkładu jazdy na kolejny okres rozliczeniowy. W okresie objętym kontrolą w zakresie linii SKA1:

- projekt rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 zakładał pociągi w pełnej relacji kursujące co 30 minut;
- projekt rocznego rozkładu jazdy 2018/2019, ze względu na zamknięcia przejazdów zaplanowane przez PKP PLK, zakładał pociągi w pełnej relacji kursujące co 60 minut oraz dodatkowo kursujące co 60 minut pociągi krótkich relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Olsza i Kraków Główny – Kraków Lotnisko. Ostatecznie PKP PLK jako zarządca infrastruktury przydzielił trasę jedynie pociągom pełnej relacji kursującym co 60 minut oraz założył dogęszczające je autobusy komunikacji zastępczej w relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny i Kraków Główny – Kraków Lotnisko kursujące co 60 minut;

[36] Dalej: *umowa transportowa*.

[37] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.).

- projekt rocznego rozkładu jazdy 2019/2020 zakładał kursowanie pociągów co 30 minut w pełnej relacji, jednakże z uwagi na brak przepustowości PKP PLK założył komunikację zastępczą dla połowy połączeń na odcinku Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny.

Ostateczny kształt rozkładu jazdy na linii SKA1 ustalał zarządca infrastruktury, tj. PKP PLK. Przyczyną częstych zmian w rozkładach jazdy były prace modernizacyjne na terenie krakowskiego węzła kolejowego (linia E30). UMWM zastrzegał sobie prawo do uruchamiania połączeń w relacjach składających się z odcinków różnych linii komunikacyjnych, a także na wybranych odcinkach linii komunikacyjnych. W badanym okresie Koleje Małopolskie w ramach SKA1 realizowały, na zlecenie UMWM, połączenia w relacjach: Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek-Kopalnia, Kraków Lotnisko – Kraków Główny, Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Płaszów.

W związku z epidemią (znaczny spadek frekwencji w pociągach i ZKA) od 18 marca 2020 r. wprowadzono kolejne ograniczenia (zawieszono 40 kursów SKA1 w relacji Kraków Główny – Kraków Lotnisko oraz 46 kursów ZKA w relacji Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia), a następnie od 30 marca 2020 r. (po zawieszeniu operacji lotniczych) skrócono lub odwołano 34 kursy.

W rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym od połowy marca 2020 r. przywrócono 30-minutową częstotliwość pociągów do stacji Kraków Lotnisko, w miejsce dotychczasowych kursów ZKA (pociągi kursujące w relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko w cyklu godzinnym zostały uzupełnione o pociągi relacji Kraków Główny – Kraków Lotnisko). W przypadkach zmian w kursowaniu pociągów SKA1 kursy realizowane przez pociągi były zastępowane honorowaniem biletów w KMK.

W okresie objętym kontrolą Operator stosował *Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych 'Koleje Małopolskie' sp. z o.o. (Regulamin*), obowiązujący od 14 grudnia 2014 r. Określał on m.in. zasady odprawy i przewozu osób, rzeczy i zwierząt (w tym kontroli dokumentów przewozu) oraz warunki przewozu rzeczy i zwierząt zabieranych przez podróżnych (w tym przewozu rowerów).

W pociągach SKA1 możliwy był przewóz rowerów, w tym rowerów składanych oraz rowerków dziecięcych. Większość pojazdów wykorzystywanych w okresie objętym kontrolą do obsługi pociągów na linii SKA1 była wyposażona w odpowiednie, oznaczone miejsce do przewozu rowerów (uchwyty/wieszaki do mocowania roweru). W pojazdach ZKA nie było możliwości przewozu roweru.

Pracownicy UMWM przeprowadzali w Kolejach Małopolskich kontrole realizacji umowy transportowej oraz wykonywanych usług. Kontrolując pociągi obsługujące linię SKA1, sprawdzano m.in. ich punktualność, napełnienie, system informacji pasażerskiej, standard przewozu osób oraz wygodę podróży. W okresie objętym kontrolą skontrolowano łącznie 58 pociągów.

Plan transportowy Małopolski: standardy dostępności do systemu transportowego

1) czasookres funkcjonowania[38]

W zakresie ram czasowych kursowania SKA1 w ciągu doby Plan transportowy Małopolski zakładał:

- dla wyjazdów do Krakowa i powrotów: w dni robocze zalecany czasookres 5:00–24:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów do 22:00; w soboty zalecany 6:00–23:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów do 21:00; w niedziele zalecany 7:00–22:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów do 21:00;
- dla wyjazdów do Wieliczki[39] i powrotów: w dni robocze zalecany czasookres 5:00–24:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów do 21:00; w soboty zalecany 6:00–22:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów do 20:00; w niedziele zalecany 7:00–22:00, z dopuszczeniem funkcjonowania kursów od 8:00 do 21:00.

W badanych rozkładach jazdy[40] ww. standardy dotyczące czasokresu funkcjonowania transportu w ciągu doby w zakresie godzin wyjazdów do Krakowa i powrotów, jak również godzin wyjazdów do miasta Wieliczka oraz powrotów, zostały zachowane. Kursy rozpoczynano i kończono bez zasadniczego rozróżnienia, czy był to dzień roboczy, sobota, czy niedziela;

2) częstotliwość kursowania

W zakresie częstotliwości kursowania SKA1 Plan transportowy Małopolski zakładał:

- w godzinach szczytu porannego oraz popołudniowego w dni robocze: zalecany maksymalny średni odstęp czasu pomiędzy kolejnymi odjazdami środków transportu zbiorowego w powiązaniach z Krakowem: 20 min.; dopuszczalny maksymalny: 40 min.; poza godzinami szczytu w dni robocze: 35, 45 min.; w soboty: 40, 65 min.; w niedziele: 50, 75 min.;
- w godzinach szczytu porannego oraz popołudniowego w dni robocze: zalecany maksymalny średni odstęp czasu pomiędzy kolejnymi odjazdami środków transportu zbiorowego w powiązaniach z Wieliczką: 20 min.; dopuszczalny maksymalny: 30 min.; poza godzinami szczytu w dni robocze: 30, 40 min.; w soboty: 40, 50 min.; w niedziele; 50, 60 min.

W okresie objętym kontrolą Koleje Małopolskie za godziny szczytu przyjęły 5:30–8:30 i 14:30–17:30.

W rozkładzie jazdy obowiązującym w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 marca 2019 r. w godzinach szczytu i poza nimi częstotliwość kursów spełniała ww. standardy, z wyjątkiem relacji: Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny i z powrotem (zarówno w godzinach szczytu,

[38] Czasookres funkcjonowania określony dla godzin rannych oznacza rozpoczęcie pierwszego kursu, a dla godzin wieczornych – zakończenie ostatniego kursu.

[39] Jako miasta będącego siedzibą powiatu.

[40] Obowiązujące w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 marca 2019 r. oraz od 15 grudnia 2019 r. do 14 marca 2020 r.

jak i poza nimi), gdzie pociągi nie zawsze mieściły się w zalecanych i dopuszczalnych maksymalnych średnich odstępach czasu wyznaczonych Planem.

Podobnie w rozkładzie jazdy obowiązującym od 15 grudnia 2019 r. do 14 marca 2020 r., standardy częstotliwości kursowania SKA1 nie były spełnione w następujących relacjach: Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia (w godzinach szczytu) oraz Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia i z powrotem (poza godzinami szczytu).

Od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. rozkłady jazdy SKA1 zmieniały się pięciokrotnie. Zmiany w kursowaniu pociągów miały charakter rytmicznych zmian (różnice kilkuminutowe) i były zbliżone do rozkładu jazdy obowiązującego od 9 grudnia 2018 r. do 9 marca 2019 r.

Tzw. modularność (rytmiczność) rozkładu jazdy, umożliwiająca łatwe jego zapamiętanie, została w badanych rozkładach jazdy zachowana częściowo: godziny odjazdu (odstępy) były – co do zasady (przed wrześniem 2017 r.) – często powtarzalne, cykliczne, zmieniały się krokowo, co równy odstęp czasu (liczbę minut); zachowane zostały stałe minutowe końcówki odjazdów w każdej godzinie. Po rozpoczęciu prac modernizacyjnych na liniach kolejowych rytmiczność kursów SKA1 została znacznie ograniczona. Pojawiała się dla części kursów ZKA, np. w godz. 5:30, 6:30, 7:30 i 8:30, a dla pociągów o godz. 13:38, 14:38 i 15:38 w rozkładzie obowiązującym od 9 grudnia 2018 r. do 9 marca 2019 r. dla relacji odpowiednio: Kraków Główny – Wieliczka-Rynek Kopalnia i Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny.

W warunkach normalnego funkcjonowania, bez prac modernizacyjnych na liniach kolejowych, tj. do września 2017 r., kursy SKA1 spełniały standardy częstotliwości, odbywały się w ciągu doby co 30 min. z pojedynczymi przypadkami kilkuminutowych odstępstw. Ograniczeniami dla ruchu tych pociągów były wówczas jedynie jednotorowe odcinki na trasie (Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Bieżanów oraz fragment linii kolejowej w obrębie przystanku Kraków Mydlniki), gdzie nie było możliwości wymijania składów jadących w przeciwnych kierunkach. Natomiast od września 2017 r., wraz z rozpoczęciem prac modernizacyjnych, doszło do dodatkowych ograniczeń w przepustowości. Odstępy pomiędzy poszczególnymi kursami SKA1 wynosiły w skrajnych przypadkach, zamiast ok. 60 min., od 40 do 80 min. Wynikało to ze zmian w kursowaniu innych pociągów wyższych kategorii (pociągi międzynarodowe, ekspresowe i międzywojewódzkie), które wpływały na rozkład jazdy linii SKA1. Koleje Małopolskie niwelowały luki pomiędzy poszczególnymi kursami dzięki ZKA, możliwie zbliżając częstotliwość kursów SKA1 do wyjściowej wartości 30 min. (na przemian pociąg/autobus).

W 2017 r. odwołane i skrócone relacje pociągów SKA1 z przyczyn związanych z infrastrukturą, warunkami atmosferycznymi lub innych, stanowiły 0,5% wszystkich zrealizowanych w tym okresie kursów na linii SKA1. W 2018 r. było to 0,9% wszystkich kursów, w 2019 r. – 1%, a w I kwartale 2020 r. – 0,4%.

Plan transportowy Małopolski: standardy warunków podróży

1) dostępność miejsca siedzącego w pociągu

W zakresie dostępności miejsca siedzącego w pociągu m.in. linii SKA1 Plan transportowy Małopolski zalecał 50 miejsc, dopuszczając jako wartość minimalną 30 miejsc[41].

2) warunki jazdy pociągiem na stojąco (stopień zapełnienia powierzchni miejsc do stania)[42]

Plan transportowy Małopolski za dopuszczalne warunki jazdy pociągiem na stojąco uznawał 4 os./m^2 (duże zapełnienie powierzchni miejsc do stania; zatłoczenie).

W okresie objętym kontrolą Spółka wykorzystywała 20 pojazdów (cztery typy), wyprodukowanych w latach 2005–2017. Pojazdy te dysponowały od 180 do 320 miejscami siedzącymi oraz od 180 do 250 miejscami stojącymi.

W skontrolowanych pociągach linii SKA1 w relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko, Kraków Główny – Kraków Lotnisko (i odwrotnie), Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek-Kopalnia[43] standardy związane z warunkami podróży określone w Planie transportowym Małopolski były dotrzymane. Pociągami podróżowało kilka osób, przy czym w okresie kontroli utrzymywały się ograniczenia w kursowaniu pociągów, spowodowane stanem epidemii SARS-CoV2, ograniczeniami w pracy Portu Lotniczego Balice oraz Kopalni Soli w Wieliczce S.A.

Również w umowie transportowej Koleje Małopolskie zobowiązały się do wykonywania przewozów pociągami, których zestawienie zapewni optymalną liczbę miejsc zabezpieczających przewiezienie szacowanej liczby podróżnych. Spółka zobowiązała się dostosować pojemność taboru do okresowo występujących zmian natężenia ruchu pasażerów.

Dla relacji z/do Wieliczki pojawiały się dwa szczyty przewozowe: poranny (z Wieliczki) i popołudniowy (do Wieliczki); związane były z podróżami w dniach roboczych do pracy/szkoły. W dniach wolnych od pracy odnotowywano podróże o charakterze turystycznym.

Dla relacji z/do Kraków Lotnisko nie było jednoznacznych szczytów przewozowych, prawdopodobnie dlatego, że dużą część pasażerów stanowili klienci Portu Lotniczego Kraków Balice. Wielkość potoków pasażerskich była niezależna od pory dnia, a związana z rozkładem lotów.

Spółka monitorowała poziom zapełnienia uruchamianych pociągów, a większość użytkowanych składów posiadała automatyczny system zliczający pasażerów wsiadających i wysiadających. Okresowo (raz w roku, w październiku, w jeden wybrany dzień roboczy oraz w sobotę i niedzielę) dokonywano pomiarów frekwencji pasażerskiej w pociągach oraz ZKA za pomocą systemów automatycznych lub przez pracowników Spółki.

41 Dotyczy czasu przejazdu do 30 min.

42 Dotyczy czasu przejazdu do 30 min.

43 Kursy realizowane 16 czerwca 2020 r. pociągiem typu EN77.

W ich efekcie uzyskiwano dane o liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach/stacjach i liczbowej frekwencji w pociągach.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przepełnienia pojazdów w jakimkolwiek pociągu. Natomiast na odcinkach linii kolejowej nr 109 (Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek-Kopalnia) i nr 118 (Kraków Główny – Kraków Lotnisko) Spółka wyczerpała dostępną zdolność przepustową w ramach SKA1. Oznaczało to, że stosowana częstotliwość połączeń była tu maksymalnie możliwa, z uwagi na:

- infrastrukturę kolejową, tj. konieczność zachowania minimalnych czasów następstwa pociągów oraz czasów krzyżowania na mijankach linii jednotorowej;
- infrastrukturę punktową, tj. możliwość obsługi trasy składami o takiej długości, na jaką pozwala długość obsługiwanych krawędzi peronowych na przystankach pośrednich.

Koleje Małopolskie dokonywały również pomiarów frekwencji w ZKA za odwołane pociągi SKA1. W kursach tych również nie stwierdzono przepełnienia; liczby przewożonych pasażerów daleko odbiegały od nominalnej pojemności pojazdów przeznaczonych do realizacji kursów ZKA.

W zakresie pozostałych funkcjonalności i wyposażenia pociągi SKA1 wykorzystywane w okresie objętym kontrolą posiadały: klimatyzację, wi-fi (wybrane pociągi), System Informacji Pasażerskiej, dwie toalety oraz 4–5 miejsc na rowery (w pięciu pojazdach z 2011 r. nie było miejsc na rowery). W pociągach dostępne były dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych oraz dwie windy dla osób niepełnosprawnych. W dwóch pojazdach z 2005 r. były pojedyncze toalety, a w miejsce wind dla osób niepełnosprawnych stosowano rampy o długości 2,5 m.

Pociągi skontrolowane przez NIK w toku kontroli były dostępne dla osób o ograniczonej mobilności lub z niepełnosprawnością ruchową (wysokość podłogi wagonów kolejowych była dostosowana do poziomu peronów, w pojazdach wyznaczono miejsce dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, zapewniono możliwość przypięcia pasami bezpieczeństwa osoby na wózku inwalidzkim) oraz niewidomych lub słabowidzących (wejścia i progi oznaczone były pasami w kontrastowych kolorach). Zapewniono podróżnym m.in. sprawne urządzenia grzewcze i wentylacyjne oraz klimatyzację utrzymujące temperaturę powietrza w przedziale 18–22°C (działające wymiennie), WC z bieżącą wodą do spłukiwania oraz mycia rąk, mydło i ręczniki papierowe oraz papier toaletowy; pojemniki na śmieci w toaletach oraz wewnątrz pojazdu, a także miejsce na bagaż i do przewozu rowerów. Czystość pojazdów nie budziła zastrzeżeń. W pociągach udostępniono książeczkowe rozkłady jazdy, a na zewnątrz pojazdów zamieszczono informację o numerze linii i kierunku jazdy. Dostępne były informacje o kwestiach bezpieczeństwa i ochrony, jak również aktualny Regulamin przewozu.

Oględziny przeprowadzone w pociągach wykazały następujące braki:
- nie umieszczono mapy i schematu organizacyjnego linii komunikacyjnej, także w języku obcym (np. angielskim);
- nie było informacji graficznej na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu, także w języku obcym (np. angielskim);
- nie było informacji na temat lokalizacji głównych węzłów transportowych i węzłów uzupełniających, także w języku obcym (np. angielskim);
- w ramach kursu ze stacji Kraków Lotnisko o godz. 10:19 nie działała wizualna informacja pasażerska (na wyświetlaczach) z nazwą przystanku: bieżącego, kolejnego i docelowego, godziną aktualną i godziną przyjazdu/odjazdu do/z poszczególnych przystanków na trasie pociągu oraz godziną przyjazdu do stacji docelowej (Kraków Główny).

W umowie transportowej na Operatora nałożono obowiązek zachowania wskaźnika punktualności, obliczanego kwartalnie, na poziomie co najmniej 90% dla każdego pociągu. Wskaźnik wyliczano dla każdego pociągu osobno, przy czym kurs pociągu niewykonany taborem kolejowym, lecz komunikacją zastępczą, nie wliczał się do wskaźnika punktualności. Za opóźnienie uważano m.in. przekroczenie terminu odjazdu pociągu ze stacji początkowej lub przyjazdu do stacji końcowej wynoszące co najmniej 10 minut.

Za III kwartał 2017 r. Koleje Małopolskie wykazały cztery pociągi z niedochowanym wskaźnikiem punktualności (w tym dwa na linii SKA1), przy czym niedochowanie wskaźnika w pociągach SKA1 nastąpiło z przyczyn niezawinionych przez Operatora. W okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 marca 2020 r. Organizator odnotował 86 przypadków odwołania pociągów przez Koleje Małopolskie w całości lub części relacji bez zapewnienia komunikacji zastępczej, z czego 45 odwołanych pociągów dotyczyło linii SKA1[44].

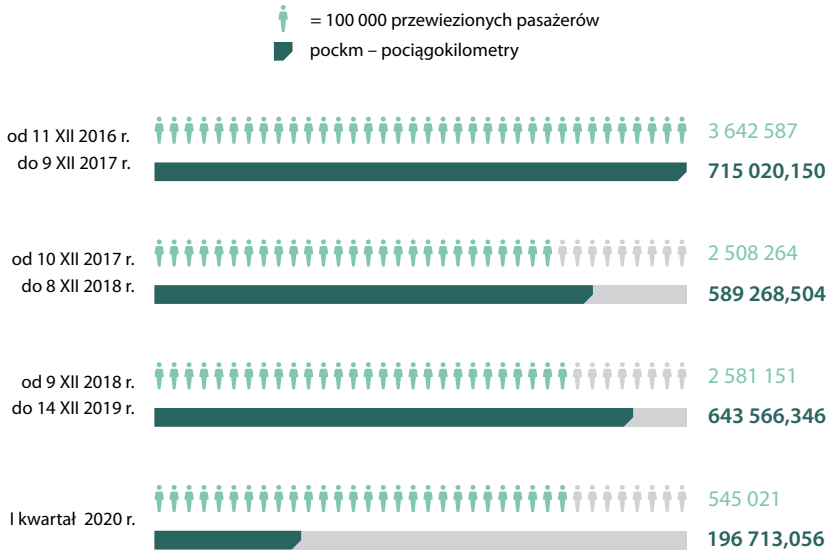
W poszczególnych kwartałach kontrolowanego okresu wskaźnik punktualności pociągów obsługujących linię SKA1 wynosił powyżej 90%, z wyjątkiem III kwartału 2017 r., w którym wskaźnik ten wyniósł w przypadku dwóch kursów: 86% i 89% (opóźnienia z winy Kolei Małopolskich). Z tytułu czterech opóźnień w kursowaniu pociągów, w tym dwóch na linii SKA1 za III kwartał 2017 r., UMWM naliczył Spółce kary umowne na łączną kwotę 10,1 tys. zł.

Zbiorcze sprawozdania składane przez Koleje Małopolskie, dotyczące wykonywania usług za poszczególne okresy rozliczeniowe, wykazały następujące obciążenie linii SKA1:
- w okresie rozliczeniowym od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r. (rozkład jazdy 2016/2017) w ramach SKA1 przewieziono 3 642 587 pasażerów (dobowy potok wynosił 10 tys. osób), wykonując 715 020,150 pociągokilometrów (pockm);
- w okresie rozliczeniowym od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. (rozkład jazdy 2017/2018) w ramach SKA1 przewieziono 2 508 264 pasażerów, wykonując 589 268,504 pockm;

[44] W 2017 r. 43 pociągi, w 2018 r. dwa pociągi.

– w okresie rozliczeniowym od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (rozkład jazdy 2018/2019) w ramach SKA1 przewieziono 2 581 151 pasażerów, wykonując 643 566,346 pockm;
– w I kw. 2020 r. w ramach SKA1 przewieziono 545 021 pasażerów (dobowy potok wynosił 6,4 tys. osób) i wykonano 196 713,056 pockm[45]. Główną przyczyną spadku liczby pasażerów było wstrzymanie operacji lotniczych[46].

Infografika nr 4
Liczba przewiezionych pasażerów linii SKA1 w okresie grudzień 2016 r. – marzec 2020 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Liczba zrealizowanych przejazdów pociągów na linii SKA1 w tym okresie wynosiła:
– 2017 r. kolejne kwartały: 7353; 7410; 6651 i 4833 (razem: 26 247 przejazdów);
– 2018 r. kolejne kwartały: 5104; 4060; 3762; 3720 (razem: 16 646 przejazdów);
– 2019 r. kolejne kwartały: 3726; 3723; 3820; 4242 (razem: 15 511 przejazdów);
– 2020 r. I kwartał: 3744 przejazdów.

Na 2020 r. UMWM zaplanował Kompleksowe Badania Ruchu w Województwie Małopolskim, służące całościowej analizie oceny przez pasażerów jakości wykonywanych przewozów, a w konsekwencji aktualizacji Planu transportowego Małopolski. Badania miały polegać na przeprowadzeniu ankiet w zakresie mobilności transportowej ludności i pozwolić na poznanie ocen mieszkańców w zakresie obecnego systemu transportowego Województwa i ich preferencji. Z uwagi na zaistniałą sytuację epidemiczną, badania zostały przemodelowane i przesunięte w czasie.

45 Założenie: 213 094,468 pockm, z przyczyn związanych z epidemią nie wykonano 12 450,800 pockm.

46 Dobowe potoki pasażerów na linii SKA1 wynosiły w kwietniu i maju 2020 r. odpowiednio 315 i 585 osób.

5.3. Transport na terenie Krakowa – powiązanie z linią SKA1

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie Krakowa[47] jest gmina miejska Kraków. Zadania organizatora, w zakresie niepowierzonym do realizacji innym miejskim jednostkom organizacyjnym lub komórkom organizacyjnym UMK, od 1 listopada 2018 r. wykonywał **ZTP**[48]. W szczególności do zadań ZTP należało:

1) organizowanie przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego;
2) zapewnienie sprawnego i efektywnego funkcjonowania tego transportu, m.in. poprzez zlecanie urządzania przystanków, promowanie transportu publicznego, inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportu publicznego, działania podejmowane w celu zintegrowania usług przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Krakowa i sąsiednich gmin;
3) realizacja miejskiej polityki rowerowej[49];
4) budowa systemu informacji miejskiej;
5) zarządzanie funkcjonowaniem parkingów P&R na terenie Krakowa[50].

Przed tym dniem zadania te przypisane były do zakresu kompetencji **Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie** (ZIKiT), zreorganizowanego w **ZDMK**[51], do którego zadań pozostawiono w szczególności pełnienie funkcji zarządu dróg publicznych; zarządzanie nieruchomościami miejskimi, takimi jak drogi, inne tereny komunikacyjne i urządzenia związane z obsługą komunikacyjną; budowę parkingów na terenach miasta, jak również zarządzanie infrastrukturą transportową obejmującą pętle autobusowe i tramwajowe.

W okresie objętym kontrolą usługi przewozowe KMK realizowało dwóch operatorów: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji S.A. i Mobilis sp. z o.o.

Określanie strategicznych kierunków rozwoju systemu transportowego Krakowa, jak również programowanie tego rozwoju oraz współpraca z samorządami lokalnymi i innymi instytucjami i organizacjami w zakresie rozwoju i integracji systemu transportu ze szczególnym uwzględnieniem obszaru metropolitalnego, w tym działania w zakresie SKA, należały do **Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK**[52] (WGK).

---

47 Oraz gmin ościennych, zgodnie z zawartymi porozumieniami.

48 Powołany uchwałą nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

49 Od 20 października 2019 r.: „realizacji polityk miejskich z ramienia Gminy Miejskiej Kraków w zakresie ruchu rowerowego, pieszego oraz urządzeń transportu osobistego (np. hulajnogi)", na podstawie uchwały nr XXIV/519/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 września 2019 r. w sprawie zmiany uchwały nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa.

50 Zadanie ZTP od 1 kwietnia 2020 r., na mocy uchwały nr XXXVII/968/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 marca 2020 r. zmieniającej uchwałę nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa.

51 Na mocy uchwały nr CVIII/2809/18 Rady Miasta Krakowa.

52 Według zarządzenia nr 577/2020 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 5 marca 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz podziału na wewnętrzne komórki organizacyjne Wydziału Gospodarki Komunalnej.

5.3.1. Komunikacja miejska w Krakowie w powiązaniu z linią SKA1

Na terenie miasta Kraków w czasie kontroli NIK znajdowało się 10 przystanków/stacji kolejowych linii SKA1[53].

W sąsiedztwie przystanków linii SKA1 znajdowały się 42 przystanki KMK, w tym 28 autobusowych, 13 tramwajowych i jeden autobusowo-tramwajowy, które obsługiwały 28 linii autobusowych i 12 tramwajowych.

Na terenie Krakowa planowano docelowo funkcjonowanie dwóch zintegrowanych węzłów przesiadkowych[54] dla transportu miejskiego i regionalnego, o których mowa w Planie transportowym Krakowa: Kraków Główny i – pozostający w fazie koncepcji – Kraków Bronowice.

Pięć spośród 10 stacji linii SKA1 na terenie Krakowa było dobrze skomunikowanych z KMK, poprzez usytuowanie najbliższego przystanku komunikacji miejskiej w odległości nie większej niż 300 m. Były to następujące stacje kolejowe: Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Płaszów, Kraków Główny, Kraków Łobzów i Kraków Młynówka. Znacznie dalej, bo w odległości do 500 m od najbliższego przystanku KMK, znajdowały się cztery przystanki kolejowe SKA1: Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Zabłocie i Kraków Zakliki. Jeden przystanek kolejowy SKA1 – Kraków Olszanica nie został skomunikowany z systemem komunikacji miejskiej; odległość do najbliższego przystanku KMK wynosiła ok. 1200 m.

W okresie objętym kontrolą Organizator nie prowadził działań zmierzających do poprawienia dostępności przystanków kolejowych. W latach 2017–2020 (I półrocze) nie powstały nowe lokalizacje przystanków KMK dla linii dowożących pasażerów do stacji SKA1 i nie likwidowano istniejących przystanków na tych liniach.

Spośród 21 przystanków KMK[55] (50% przystanków KMK znajdujących się w sąsiedztwie stacji kolejowych SKA1):
- 11 (52%) wyposażono w wiaty przystankowe;
- 14 (67%) wyposażono w ławki;
- jeden wyposażono w monitoring wizyjny (Płaszów Estakada);
- 21 (100%) wyposażono w kosze na śmieci;
- w pobliżu 19 (90%) znajdowało się oświetlenie (lampy uliczne); czas włączania i wyłączania oświetlenia, niezależnie od pory roku, regulowany był automatycznie wg godziny zapadania zmierzchu. Na dwóch przystankach KMK pn. Bieżanów Drożdżownia SKA oświetlenia nie było;

---

53 Przystanki KMK znajdujące się w pobliżu stacji Kraków Bronowice, otwartej w trakcie kontroli NIK, nie były przedmiotem niniejszej kontroli.

54 Według definicji zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

55 Przystanki KMK usytuowane w odległości do 300 m od stacji SKA1: 1 i 2) Bieżanów Drożdżownia SKA (kierunek: ul. Drożdżowa oraz kierunek: ul. Mała Góra); 3 i 4) Dworzec Płaszów Estakada (kierunek: ul. Wielicka oraz kierunek: ul. Lipska); 5–8) Łobzów SKA (Wrocławska, kierunek: al. Kijowska; Wrocławska, kierunek: ul. Czyżewskiego; ul. Radzikowskiego, kierunek: ul. Weissa oraz ul. Wybickiego, kierunek: ul. Łokietka); 9 i 10) Młynówka SKA (kierunek: Centrum oraz kierunek: Mydlniki). Przystanki KMK usytuowane w odległości do 500 m od stacji SKA1: 1 i 2) Bieżanów Pomnik (kierunek: ul. Mała Góra oraz kierunek: Półłanki); 3–8) Plac Bohaterów Getta (autobusowy, kierunek: ul. Starowiślna; autobusowy, kierunek: ul. Wielicka; tramwajowy, kierunek: ul. Starowiślna; tramwajowy, kierunek: ul. Wielicka; busy, ul. Na Zjeździe, kierunek: Centrum; busy, ul. Na Zjeździe, kierunek: Gdów); 9 i 10) Prokocim Rynek (kierunek: ul. Sucharskiego oraz kierunek: ul. Wielicka); 11) Zakliki.

– ze wszystkich prowadził w kierunku przystanku SKA1 chodnik w dobrym stanie technicznym, krawężniki były obniżone, a w sąsiedztwie przystanków KMK znajdowały się wyznaczone przejścia dla pieszych z peronem SKA1;
– na dwóch przystankach (pn. Plac Bohaterów Getta) zatrzymywało się łącznie 19 linii prywatnych przewoźników, realizujących przewozy na następujących trasach: Wieliczka, Gdów, Bochnia, Dobczyce, Węgłówka, Wiśniowa, Chobot, Jaroszówka, Niepołomice, Cichawka, Zbydniów, Sobolów, Rozdziele, Chrosna.

Na 22 z ww. 42 przystanków KMK[56] znajdujących się w sąsiedztwie stacji kolejowych SKA1 zamontowano/wymieniono albo planowano montaż/wymianę wiat przystankowych. W okresie objętym kontrolą na czterech przystankach KMK wiaty zamontowano, a na pięciu wymieniono. Na pozostałych wymianę wiat zaplanowano do 2029 r. W okresie objętym kontrolą nie likwidowano wiat przystankowych na ww. przystankach KMK. Wyposażenie przystanku w wiatę wymagało peronu przystankowego o odpowiednich parametrach w zakresie szerokości. W okresie objętym kontrolą na przystankach KMK znajdujących się w pobliżu stacji SKA1 uzupełniano wyposażenie, umieszczając na nich m.in. następujące elementy: kasetony; kosze na śmieci; ławki; pałąki na kasetony; ramki na rozkłady jazdy; słupki.

ZTP przeprowadzał cykliczne kontrole infrastruktury przystankowej na terenie Krakowa oraz dodatkowo w przypadku wpłynięcia skargi na jej stan. Kontrole infrastruktury przystankowej w Krakowie przeprowadzone w okresie 1 stycznia–8 lipca 2020 r. wykazały 31 nieprawidłowości wśród 42 przystanków funkcjonujących w sąsiedztwie linii SKA1.

Linie KMK zapewniały bezpośrednie połączenie wszystkich 18 dzielnic Krakowa z przystankami kolejowymi SKA1, przede wszystkim z Krakowskim Centrum Komunikacyjnym[57].

Zgodnie z Planem transportowym Krakowa pożądany poziom usług do 2024 r. w zakresie częstotliwości i regularności przewozów to m.in. zapewnienie lub utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na głównych ciągach komunikacyjnych oraz kluczowych przystankach przesiadkowych, a średni czas oczekiwania na przesiadkę w szczycie komunikacyjnym nie powinien przekroczyć 6–7 min. według rozkładu jazdy. Oczekiwana częstotliwość kursowania wynosiła dla linii tramwajowych 6–12 min., linii autobusowych magistralnych 6–12 min., a dla linii autobusowych uzupełniających 24 min. Zakładano możliwość uzyskania koordynacji rozkładów jazdy na głównych węzłach przesiadkowych.

W okresie objętym kontrolą wszystkie linie KMK były podzielone na typy pod kątem interwału. Linie magistralne tramwajowe kursowały co 5–7,5 min., a autobusowe co 7,5–12 min. Linie wspomagające tramwajowe kur-

[56] To jest 55%. Przy obliczeniu odsetka uwzględniono fakt, że dwa z 42 przystanków znajdowały się w tunelu.

[57] Krakowskie Centrum Komunikacyjne obejmuje w szczególności stację kolejową Kraków Główny, dworzec autobusowy MDA (Małopolski Dworzec Autobusowy) oraz przystanki tramwajowe i autobusowe KMK skupione wokół stacji i dworca.

sowały co 15 min., a autobusowe co 15–20 min. Pozostałe linie autobusowe uzupełniające kursowały co 24–30 min., a w przypadku wybranych linii interwał był dobierany indywidualnie.

Na większości stacji SKA1 zlokalizowanych na terenie Krakowa zapewniono odpowiednią częstotliwość kursowania linii autobusowych lub tramwajowych KMK, tak że możliwa była sprawna przesiadka do/z SKA1. Na przystankach tramwajowych zatrzymywały się linie magistralne, np:
- przy stacji Kraków Płaszów[58] odjazd pojazdu odbywał się w dzień roboczy w godzinie szczytu komunikacyjnego średnio co 2,5 minuty,
- przy stacji Kraków Zabłocie[59] odjazd pojazdu odbywał się w dzień roboczy w godzinie szczytu komunikacyjnego średnio co 3 minuty.

Przy stacjach SKA1 Kraków Zakliki, Kraków Młynówka, Kraków Łobzów, Kraków Główny i Kraków Bieżanów Drożdżownia autobusy KMK kursowały w dni robocze w godzinach szczytu co 15 min., a nawet częściej. Do stacji Kraków Olszanica pojazdy KMK nie dojeżdżały w ogóle, a przy stacjach Kraków Prokocim i Kraków Bieżanów kursowały co 20 min. lub rzadziej.

Za punktualny odjazd pojazdu KMK uważany był każdy przypadek, w którym odjazd autobusu nastąpił nie później niż w ciągu trzech minut w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy. Nie stosowano tolerancji w przypadku odjazdów nadspieszonych. Każdy przypadek odjazdu autobusu wcześniej niż cztery minuty przed czasem ustalonym w rozkładzie jazdy, spóźnienia autobusu większego niż odstęp wynikający z częstotliwości kursowania dla linii o częstotliwości mniejszej niż osiem minut, braku pojazdu w punkcie obserwacji skutkował uznaniem kursu za niezrealizowany z punktu widzenia organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie Krakowa.

ZTP kontrolował punktualność kursowania autobusów i tramwajów pojazdów wg następujących zasad:
- kursy punktualne – odchyłka od rozkładu jazdy od 0 do 3 min.;
- kursy opóźnione – powyżej 3 min. spóźnienia;
- brak tolerancji dla kursów nadspieszonych.

Do kontroli punktualności tramwajów wykorzystywano system TTSS[60].

Kontroli podlegało co miesiąc 500 kursów autobusowych i 500 tramwajowych. W przypadku kursów autobusowych wskaźnik punktualności mieścił się w przedziale od 61% (listopad 2018 r.) do 90% (lipiec 2018 r.). Punktualność kursów tramwajowych wahała się pomiędzy 76% (listopad 2019 r.) a 95% (czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień 2018 r.). Odsetek opóźnionych kursów tramwajowych wynosił pomiędzy 4% (czerwiec 2018 r.) a 22% (listopad 2019 r.). Odsetek opóźnionych kursów autobusowych wahał się pomiędzy 10% (lipiec 2018r.) a 38% (maj 2019 r.).

58 Przystanek KMK Dworzec Płaszów Estakada.

59 Przystanek KMK Plac Bohaterów Getta.

60 TTSS – (ang. *Traffic Tram Supervision System*) System Nadzoru Ruchu Tramwajowego.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Wskaźnik punktualności pojazdów wpływał na wysokość wynagrodzenia przy comiesięcznych rozliczeniach pracy przewozowej z operatorami (naliczanie kar umownych).

W umowach na świadczenie usług komunikacji miejskiej w zakresie przewozów tramwajowych i autobusowych określono wymagania techniczno-użytkowe pojazdów. Dotyczyły one m.in. ukształtowania podłogi pojazdów, organizacji przestrzeni pasażerskiej, wentylacji (ogrzewanie i klimatyzacja), informacji pasażerskiej, automatów do sprzedaży biletów i monitoringu.

W okresie objętym kontrolą operatorzy realizujący usługi przewozowe KMK dysponowali taborem o następującym wyposażeniu:
- klimatyzacja – 100% autobusów, 43,1% tramwajów;
- biletomaty – 100% autobusów, 100% tramwajów;
- miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich i dla wózków dziecięcych – 100% pojazdów KMK;
- miejsce przystosowane na wózki inwalidzkie/dziecięce z niską podłogą: 61,7% tramwajów i 100% autobusów, przy czym w tramwajach wysokopodłogowych, przy przestrzeni dostosowanej m. in. dla osób na wózkach inwalidzkich i dla wózków dziecięcych, schody do pojazdu zostały pozbawione centralnej poręczy ułatwiającej wsiadanie, aby umożliwić wniesienie wózka osoby niepełnosprawnej lub wózka dziecięcego;
- monitoring wizyjny przestrzeni pasażerskiej: 99,4% autobusów, 61,7% tramwajów;
- monitoring wizyjny toru jazdy: 99,4% autobusów, 100% tramwajów;
- system alarmowy: we wszystkich pociągach tramwajowych hamulec bezpieczeństwa zlokalizowany w przedziale pasażerskim; w najnowszych tramwajach (NGT8, 2014N – ok. 20% taboru) dodatkowo wewnętrzny interkom do kontaktu z prowadzącym; w autobusach nie stosuje się tego typu urządzeń.

Liczba autobusów komunikacji miejskiej z silnikami niskoemisyjnymi, w tym elektrycznymi i hybrydowymi, wynosiła: klasyczny silnik – 564 sztuk (86%); hybrydy – 65 sztuk (9,9%); elektryczne – 27 sztuk (4,1%).
System informacji pasażerskiej dostępny był we wszystkich pojazdach KMK, choć zakres tej informacji zależał od typu pojazdu. Obejmował on:
- elektroniczną informację pasażerską dotyczącą kolejnych przystanków (trasy przejazdu), w 88,4% tramwajów i 100% autobusów;
- informacje o aktualnej godzinie na wewnętrznych tablicach oraz kasownikach, we wszystkich pojazdach;
- system informacji głosowej obejmującej bieżący obsługiwany przystanek i kolejny przystanek na trasie, w 88,1% autobusów i 84,9% tramwajów;
- funkcję zapowiedzi o możliwości przesiadki, w 82,8% autobusów i 84,9% tramwajów.

Natomiast informacja pasażerska na 21 skontrolowanych przystankach KMK wyglądała następująco:
- cztery przystanki tramwajowe (19%) wyposażono w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, przekazujące informacje o nadjeżdżających

pojazdach w czasie rzeczywistym; na przystankach tych umieszczono kody QR, prowadzące do internetowej strony kmkrakow.pl, informującej o systemie KMK (zawierającej m.in. linki do wyszukiwarki połączeń);
- 21 (100%) wyposażono w rozkłady jazdy dla 30 (100%) linii KMK. NIK jako działanie nieprawidłowe oceniła fakt, że w trakcie kontroli na 11 przystankach (52%) dostępne były rozkłady jazdy pięciu linii nocnych, które nie kursowały z uwagi na ograniczenia związane z Covid-19. NIK zwróciła uwagę na istotność bieżącej aktualizacji informacji pasażerskiej, szczególnie w okresie stanu epidemii. Nie każdy pasażer ma bowiem dostęp i korzysta z komunikatów przekazywanych w internecie, stąd ważne jest przekazywanie informacji różnymi kanałami równocześnie, a szczególnie ich eksponowanie na przystankach;
- 21 (100%) posiadało tablicę z nazwą przystanku widoczną z pojazdu;
- na 12 (57%) przystankach o dużej wymianie pasażerów umieszczono podświetlone tablice informacyjne (tzw. gabloty); w widocznym miejscu znajdował się adres strony internetowej dedykowanej pasażerom KMK;
- osiem (38%) wyposażono w informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozu; informacje o taryfach były dostępne w języku angielskim;
- siedem (33%) wyposażono w mapy i schemat sieci komunikacyjnej.

Od listopada 2017 r. na przystanku KMK pn. Dworzec Płaszów Estakada zamontowano dodatkową gablotę informacyjną na rozkłady jazdy kolei, dla podróżnych przesiadających się przy stacji Kraków Płaszów.

Strona internetowa ZTP (kmkrakow.pl) zawierała łącze do aplikacji pn. jakdojade.pl. Aplikacja umożliwiała wyszukiwanie połączeń komunikacyjnych na terenie poszczególnych miast wyznaczonych przez użytkownika, w tym Krakowa, a także stwarzała możliwość zakupu biletów KMK.

W zakresie promocji miejskiego transportu zbiorowego UMK nie prowadził w latach 2017–2020 żadnej kampanii promującej transport zbiorowy w związku z funkcjonowaniem SKA. UMK położył w tym okresie nacisk na promocję ruchu rowerowego jako sposobu przemieszczania się po mieście, jak również ogólne szerzenie idei zrównoważonej mobilności miejskiej. W zakresie działań promocyjnych i informacyjnych ZTP udostępniał artykuły na swojej stronie internetowej, stronie głównej www.krakow.pl, a także prowadził kanały na portalach społecznościowych typu Facebook, Instagram, Twitter. W Radiu Kraków zamieścił reklamę zachęcającą do zakupu biletu sieciowego na wszystkie linie tramwajowe i autobusowe, a w lokalnych mediach internetowych – artykuły sponsorowane. Corocznie organizował m.in. Tydzień Zrównoważonego Transportu, a w okresie letnim uruchamiał specjalne linie muzealne obsługiwane taborem zabytkowym.

W okresie objętym kontrolą, w ramach inwestycji związanych z dostępem do linii SKA1, miasto przeprowadziło budowę chodnika wraz z oświetleniem ulicznym przy ul. Zakliki z Mydlnik, na odcinku od Młynówki Królewskiej do stacji kolejowej SKA1 Kraków Zakliki. Prace przeprowadzono terminowo i zgodnie z założonym zakresem rzeczowo-finansowym. Wykonany chodnik wraz z oświetleniem poprawił komfort i bezpieczeństwo dojścia pieszych od strony ulicy Balickiej do przystanku SKA1. Łączna kwota wydatków Gminy Miejskiej Kraków na realizację zadania wyniosła 961 668 28 zł.

5.3.2. Transport indywidualny na terenie Krakowa w powiązaniu z linią SKA1

Przy żadnej stacji SKA1 na terenie Krakowa do dnia zakończenia kontroli NIK (15 lipca 2020 r.) nie było parkingu funkcjonującego w systemie P&R. Parking P&R o pojemności 100 miejsc postojowych miał powstać – zgodnie z zapisami Planu transportowego Krakowa oraz Programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa – do 2020 r. przy stacji SKA1 Kraków Olszanica. Jego budowę uniemożliwiał jednak istniejący układ drogowy, który dopiero po modernizacji – w ramach inwestycji Budowa Trasy Balickiej – pozwoli na dogodny dojazd do planowanego parkingu P&R.

W Planie transportowym Krakowa przewidziano ponadto budowę do 2030 r. węzła przesiadkowego z parkingiem P&R Kraków Bronowice, przy stacji kolejowej SKA1 Kraków Bronowice, uruchomionej 14 czerwca 2020 r. Węzeł ma integrować transport kolejowy z miejskim transportem zbiorowym i komunikacją indywidualną. W 2016 r. w UMK powstała koncepcja węzła przesiadkowego, przekazana w tym samym roku do ówczesnego ZIKiT z wnioskiem o niezwłoczne podjęcie działań zmierzających do jego budowy. Do zakończenia kontroli NIK węzeł ten nie powstał. W przyszłości procedurę przetargową realizować ma ZDMK. Termin realizacji inwestycji w wieloletniej prognozie finansowej ustalono na 2022 r., a łączne nakłady finansowe na nią określono w wys. 55 790,6 tys. zł.

Przy dwóch stacjach SKA1 (Kraków Główny i Kraków Łobzów) dostępne były oznaczone miejsca K&R.

Zdjęcie nr 4
Oznaczenie miejsc K&R przy stacji Kraków Łobzów

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

Przy dwóch stacjach SKA1 na terenie Krakowa (Kraków Główny i Kraków Zabłocie) dostępne były miejsca postojowe w strefie płatnego parkowania. Przy sześciu stacjach zlokalizowano od kilku do kilkunastu bezpłatnych miejsc parkingowych (Kraków Olszanica, Kraków Zakliki, Kraków

Młynówka, Kraków Łobzów, Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów Drożdżownia). W pobliżu trzech stacji SKA1 (Kraków Zabłocie, Kraków Prokocim i Kraków Bieżanów) samochody parkowały „na dziko", wykorzystując miejsca do tego nieprzeznaczone. Przy przystanku SKA1 Kraków Bronowice nie były dostępne miejsca postojowe dla samochodów osobowych; planowano tu budowę parkingu P&R.

W sąsiedztwie siedmiu stacji SKA1 na terenie Krakowa[61] znajdowały się stojaki rowerowe umożliwiające przypięcie i bezpieczne pozostawienie roweru na czas dalszej podróży koleją. Dodatkowo, przy przystanku Kraków Bieżanów Drożdżownia, zainstalowano samoobsługowe, zamykane boksy dla rowerów (pięć stanowisk). Zadanie wykonano w 2019 r. w ramach budżetu obywatelskiego, a wydatki miasta na tę inwestycję wyniosły 50 000 zł. Przy czterech stacjach SKA1 (Kraków Olszanica, Kraków Zakliki, Kraków Młynówka i Kraków Prokocim) stojaków rowerowych nie było. Zdaniem Dyrektora ZTP, tj. jednostki odpowiedzialnej za miejską politykę rowerową, oznaczało to, że mieszkańcy nie zgłaszali zapotrzebowania na montaż stojaków w tej okolicy lub brak jest technicznych możliwości lokalizacji takich uchwytów.

ZDMK, w którego zarządzie pozostawały działki znajdujące się w pobliżu trzech przystanków SKA1[62], na dwóch z nich przeprowadził w kontrolowanym okresie drobne naprawy i remonty:
- w 2017 r. remont chodnika oraz instalację parkingu dla rowerów przy ul. Rakuś w sąsiedztwie przystanku SKA1 Kraków Bieżanów Drożdżownia za kwotę 9 tys. zł**,**
- w 2018 r. remont nawierzchni chodnika przy ówcześnie istniejącym przystanku autobusowym przy Pl. Braci Dudzińskich w rejonie stacji Kraków Płaszów za kwotę 20 tys. zł oraz w l,atach 2017–2020 (I półrocze) czterokrotnie prace o charakterze utrzymaniowym (remonty cząstkowe nawierzchni dróg) za łączną kwotę 21 tys. zł.

5.4. Transport na terenie Wieliczki i Zabierzowa – powiązanie z linią SKA1

5.4.1. Komunikacja autobusowa w Wieliczce i Zabierzowie w powiązaniu z linią SKA1

Organizatorami publicznego transportu zbiorowego na terenie Wieliczki i Zabierzowa były odpowiednio miasto i gmina Wieliczka oraz gmina Zabierzów. W 2007 r. obie jednostki zawarły z gminą miejską Kraków porozumienia[63], na mocy których powierzyły jej wykonywanie autobusowych przewozów pasażerskich na swoim terenie. Corocznie na kolejny rok kalendarzowy, w ramach zawartych porozumień, ustalane były szczegółowe parametry usług przewozowych (przebieg tras, liczba kursów). Kolejne

[61] Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów i Kraków Bieżanów Drożdżownia.

[62] Przy Kraków Łobzów, Kraków Płaszów i Kraków Bieżanów Drożdżownia.

[63] Porozumienia międzygminne zawarte 20 grudnia 2007 r. pomiędzy Gminą Miejską Kraków a: Miastem i Gminą Wieliczka (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2008 r. Nr 7, poz. 48); Gminą Zabierzów (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2008 r. Nr 7, poz. 51).

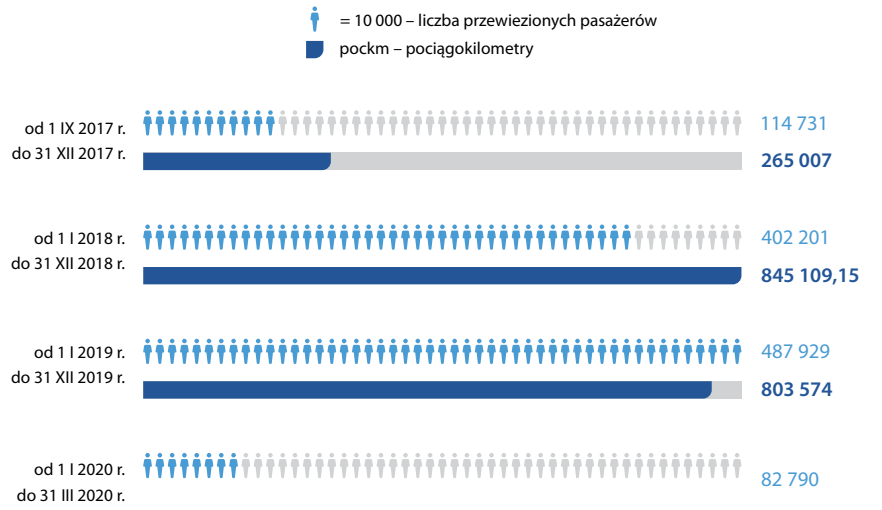
aktualizacje porozumień nie były szczególnie ukierunkowane na dowóz pasażerów do stacji SKA1, choć obejmowały również takie linie autobusowe. Wieliczka oraz Zabierzów partycypowały w kosztach realizacji przedmiotu porozumienia poprzez dotacje wypłacane na rzecz Krakowa, wyliczane wg algorytmu określonego w porozumieniach. Przewoźnicy realizujący zadania objęte porozumieniami mieli prawo do korzystania z infrastruktury przystankowej na terenie obu gmin. Wyposażenie i utrzymanie tej infrastruktury pozostawało w kompetencjach Wieliczki i Zabierzowa.

Według stanu na czas przeprowadzania kontroli NIK, w wyniku realizacji ww. porozumień funkcjonowały podmiejskie linie autobusowe, zatrzymujące się m.in. przy stacjach SKA1, w tym:

- z terenu gminy Zabierzów: linie 208 (od przystanku Kraków Airport do węzłów przesiadkowych SKA Kraków Młynówka i Kraków Główny), 218 (od przystanku Zabierzów Młyn do węzła przesiadkowego SKA Kraków Młynówka) i 228 (od przystanku Chrosna Pętla do węzła przesiadkowego SKA Kraków Młynówka),
- z terenu gminy Wieliczka: linie 301 (od przystanku Niepołomice Dworzec do węzła przesiadkowego SKA Kraków Płaszów), 304 (od przystanku Wieliczka Miasto do węzła przesiadkowego SKA Kraków Główny) i 314 (od węzła Wieliczka Rynek-Kopalnia do Krakowa Osiedle Podwawelskie).

Dowóz pasażerów z terenu Miasta i Gminy Wieliczka do stacji SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Park realizowany był przez ALD uruchomione przez Koleje Małopolskie na zlecenie Samorządu Województwa Małopolskiego. ALD rozpoczęły funkcjonowanie w 2014 r. Na organizację przewozów w ramach ALD Wieliczka udzielała Województwu Małopolskiemu dotacji, przeznaczonej na sfinansowanie rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych przez Koleje Małopolskie.

Infografika nr 5
Liczba pasażerów ALD w okresie objętym kontrolą NIK



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Od 1 września 2017 r. do 31 grudnia 2019 r. kursowało sześć linii ALD:
- B1: Wieliczka, Rożnowa, Siercza, Koźmice Wielkie, Gorzków, Byszyce, Świątniki Górne;
- D1: Wieliczka, Mietniów, Chorągwica, Grajów, Raciborsko, Dobranowice;
- G1: Wieliczka, Czarnochowice, Śledziejowice, Kokotów, Węgrzce Wielkie, Grabie;
- G2: Wieliczka, Grabówki, Podstolice, Ochojno, Rzeszotary, Świątniki Górne;
- R1: Wieliczka, Rożnowa, Pawlikowice, Koźmice Małe, Raciborsko, Grajów;
- S1: Wieliczka, Grabówki, Podstolice, Świątniki Górne.

W ww. okresie zmodyfikowano przebieg jednej linii ALD: G1, w mieście Wieliczka. Od 1 września 2019 r. dostosowano przejazd i zatrzymywanie się autobusów tej linii w okolicach szkół podstawowych nr 1 i 2.

Od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. w ramach ALD funkcjonowały cztery linie (B1, D1, R1, S1). Województwo Małopolskie zaprzestało świadczenia usług na linii G1 i G2. W okresie od 10 kwietnia do 5 maja 2020 r. Koleje Małopolskie zawiesiły kursy autobusów ALD z uwagi na stan zagrożenia epidemicznego oraz odnotowaną niską frekwencję w autobusach.

Infografika nr 6
Orientacyjny przebieg ALD w I kwartale 2020 r.

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

W 2018 r. gmina Wieliczka utworzyła Wielicką Spółkę Transportową, z którą zawarła umowę o świadczenie przewozów przy wykorzystaniu zakupionego i przekazanego umową dzierżawy taboru i infrastruktury. WST uruchomiła kursy na trasie linii G1 (Wieliczka–Grabie), obsługi której zaprzestały Koleje Małopolskie. Natomiast na trasie linii G2 (Wieliczka –Świątniki Górne) nie została uruchomiona inna linia komunikacyjna WST, ponieważ była ona obsługiwana przez autobusy ALD S1 Wieliczka–Świątniki Górne i WST G3 Wieliczka–Golkowice.

W ramach Wielickiej Komunikacji Miejskiej WST była operatorem następujących linii autobusowych:

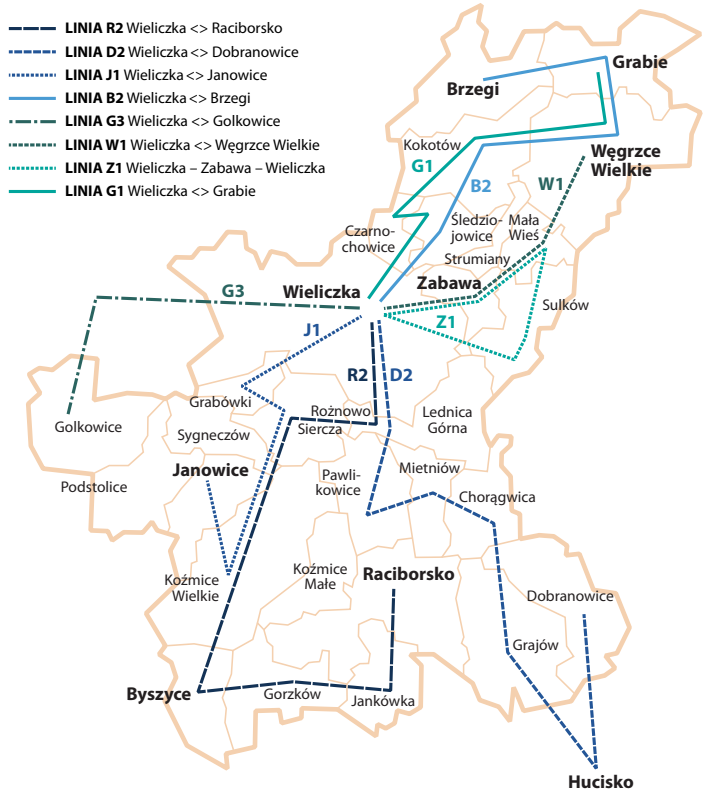
- od października 2018 r. do sierpnia 2019 r. – dwie linie: J1 (Wieliczka –Janowice), W1 (Wieliczka–Węgrzce Wielkie);
- od września do grudnia 2019 r. – siedem linii, co wynikało z utworzenia kolejnych pięciu linii: B2 (Wieliczka–Brzegi), D2 (Wieliczka–Dobranowice), R2 (Wieliczka–Raciborsko), K1 (Wieliczka–Krzyszkowice), Z1 (Wieliczka–Zabawa), przy czym w październiku 2019 r. linia K1 została zastąpiona przez nową linię G3 (Wieliczka–Golkowice) z powodu małego zainteresowania mieszkańców osiedla Krzyszkowice oraz ze względu na wnioski mieszkańców Golkowic;
- od stycznia do czerwca 2020 r. – osiem linii w związku z dodaniem linii G1 (Wieliczka–Grabie) z powodu rezygnacji z obsługi linii na tej trasie przez Koleje Małopolskie.

W wyniku obserwacji napełnień pojazdów oraz punktualności ich kursowania dokonano od września 2019 r. do marca 2020 r. pięciu zmian tras przebiegu linii autobusowych WST:

- dostosowanie kursów linii W1 do funkcjonowania Szkoły Podstawowej w Węgrzcach Wielkich,
- zapewnienie dostępu do linii B2 uczniom Szkoły Podstawowej w Grabiu,
- zapewnienie dostępu do linii G3 i R2 mieszkańcom Rożnowy i Sierczy,
- zmiana trasy linii G1 w związku z otwarciem wiaduktu kolejowego w Kokotowie oraz prośbami pracowników w Strefie Aktywności Gospodarczej w Kokotowie.

Infografika nr 7

Orientacyjny przebieg linii autobusowych obsługiwanych przez Wielicką Spółkę Transportową sp. z o.o. w I kwartale 2020 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

W okresie od 14 kwietnia do 5 maja 2020 r. WST realizowała przewozy na trasach linii ALD.

W czasie kontroli NIK mieszkańcy wszystkich 29 sołectw mieli możliwość dojazdu autobusami do przystanku SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia, a w przypadku jednej linii (G3) również do stacji SKA1 Wieliczka Park[64]. Podobnie, mieszkańcom wszystkich dziewięciu osiedli w Wieliczce zapewniono możliwość bezpośredniego dojazdu komunikacją publiczną

64 Badanie przeprowadzone na podstawie obowiązujących od 14 czerwca 2020 r. rozkładów jazdy czterech linii ALD (B1, R1, D1, S1) oraz obowiązujących od 1 czerwca 2020 r. rozkładów ośmiu linii autobusowych WST (linie J1, W1, B2, Z1, R2, D2, G3, G1).

do centrum miasta i przesiadki do linii SKA1. Liczba linii autobusowych odpowiadała przeprowadzonej analizie potrzeb przewozowych w Planie transportowym Wieliczki oraz Planie mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka, gdzie określono dziewięć linii komunikacyjnych pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, finansowanych bądź współfinansowanych przez Gminę Wieliczka.

Plan transportowy Wieliczki zakładał stworzenie:
- dwóch głównych węzłów transportowych zlokalizowanych w miejscach z przewidywanym znacznym ruchem przesiadkowym w związku z funkcjonowaniem SKA1: Wieliczka Rynek oraz Wieliczka Park;
- punktu przesiadkowego Wieliczka Bogucice.

Zgodnie z Planem przy stacjach SKA1 funkcjonowały dwa węzły transportowe: Wieliczka Rynek-Kopalnia (węzeł przesiadkowy) i Wieliczka Park oraz punkt przesiadkowy Wieliczka Bogucice.

W ramach węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia działał parking, na terenie którego zlokalizowane były przystanki autobusowe WST (osiem linii) oraz ALD (cztery linie) i KMK (jedna linia). Przy przystanku kolejowym docelowo zaplanowano centrum komunikacyjne gminy. W Planie transportowym Wieliczki zapisano, że wybudowane zostaną tu dwa przelotowe, zadaszone perony przystankowe (jeden wyspowy), wyposażone w infrastrukturę do obsługi pasażerów (ławki, kosze na śmieci, tablice informacyjne, itd.). Lokalizacja zaplanowana była możliwie blisko krawędzi peronu kolejowego, co miało zapewnić możliwość realizacji przesiadki „drzwi w drzwi". Gmina rozpoczęła realizację inwestycji w tym zakresie w ramach projektu pn. „Organizacja Transportu Metropolitalnego Gminy Wieliczka poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów oraz budowę i integrację infrastruktury komunalnej" w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020[65].

W ramach węzła, w odległości ok. 220 m od stacji Wieliczka Park, zlokalizowany był przystanek autobusowy, na którym zatrzymywały się autobusy KMK (dwie linie) i WST (jedna linia). Przystanek autobusowy Wieliczka Park był zabezpieczony fotowoltaiczną wiatą.

Do przystanku SKA1 Wieliczka Bogucice nie dojeżdżał autobus; najbliższy przystanek gminnego transportu zbiorowego[66] znajdował się w odległości ok. 800 m. Brak było możliwości bezpośredniego dojazdu autobusem do stacji SKA (wąska droga). Czas dojścia do przystanku wynosił ok. 20 min (drogą bez chodnika).

Na stronie internetowej WST[67] umieszczone zostały wszystkie niezbędne informacje wymagane Planem transportowym Wieliczki, poza mapą sieci komunikacyjnej. Na przystanku autobusowym Wieliczka Park umieszczona

[65] Budowa Punktu Obsługi Pasażerów, stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz Punktu Obsługi Klienta MKA przy stacji Wieliczka Rynek-Kopalnia; planowany termin zakończenia inwestycji: 2021 r., planowany koszt inwestycji: 3610 tys. zł.

[66] Przystanek „Bogucka II–Wodrol".

[67] wst.info.pl [dostęp: 19.06.2020 r.].

została nazwa przystanku, czytelny rozkład jazdy autobusów, informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów oraz mapa sieci komunikacyjnej. Na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia, nieopodal przystanku dla autobusów i wejścia na peron, umieszczono rozkłady jazdy autobusów WST i ALD oraz KMK, mapę sieci komunikacyjnej, informację o opłatach i ulgach oraz regulamin przewozów WST i ALD.

We wszystkich pojazdach użytkowanych przez WST zainstalowano wizualną informację pasażerską, obejmującą trasę przejazdu, aktualne położenie pojazdu, rzeczywistą godzinę, bieżący i kolejny przystanek. W pojazdach istniała możliwość głosowej informacji pasażerskiej, ale funkcja ta nie była wykorzystywana z powodów technicznych. W trakcie kontroli NIK trwały prace nad uruchomieniem systemu głosowej informacji pasażerskiej od 1 września 2020 r.

Gmina Wieliczka jako organizator transportu publicznego na jej terenie zatwierdzała rozkłady jazdy linii WST. Gmina wyznaczała operatorowi przebieg poszczególnych tras oraz określała główne cele, jakie ma dana linia realizować w zakresie dostosowania do potrzeb mieszkańców.

Częstotliwość kursowania autobusów obsługujących linie dojeżdżające i odjeżdżające z węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia była dostosowana do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy, z uwzględnieniem szczytów komunikacyjnych. Rozkłady jazdy części ww. linii WST charakteryzowały się stałą cyklicznością i rytmicznością kursowania pojazdów. Część kursów została także dostosowana od września 2019 r. do planu lekcji w szkołach podstawowych.

W badanym okresie nie zapewniono pełnego skoordynowania[68] rozkładów jazdy trzech linii autobusowych (J1, W1 oraz G3)[69] z rozkładami jazdy pociągów SKA1 na węźle Wieliczka Rynek-Kopalnia, zarówno w dni powszednie, jak i w weekendy[70]. Było to niezgodne z założeniami Planu transportowego Wieliczki, jak i Planu mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka, oraz nie zapewniało realizacji pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku pozostałych linii autobusowych, ich rozkłady jazdy były w znacznym stopniu skoordynowane z rozkładami pociągów SKA1 i ZKA (SKA1BUS), zarówno w dni powszednie, jak i w weekendy.

Na liniach obsługiwanych przez WST na terenie gminy (dowożących m.in. pasażerów do SKA1) usytuowanych było 269 przystanków[71], z których ok. 70% wyposażonych było w wiaty.

---

68 Założono, że skoordynowanymi kursami autobusów WST są kursy, w przypadku których czas oczekiwania na przesiadkę z linii SKA1 na autobus i z powrotem zawiera się w przedziale 5–30 min., co uwzględnia czas dojścia z przystanku kolejowego Wieliczka Rynek-Kopalnia do przystanku autobusowego Wieliczka Centrum, wynoszący ok. 2 min.

69 Linie, których rozkłady jazdy powinny być skorelowane z rozkładem jazdy SKA1.

70 Analizą objęto próbę rozkładów jazdy: okres IV kwartału 2019 r. i I kwartału 2020 r. (do 13 marca 2020 r.) w przypadku rozkładów jazdy wszystkich linii autobusów WST oraz od 9 czerwca 2019 r. w przypadku funkcjonujących w tym czasie jako linie skorelowane z SKA1: linia W1 (do 31 sierpnia 2019 r.) oraz J1 (do 30 września 2019 r.).

71 W tym 112 przystanków będących własnością gminy; pozostałe to przystanki zlokalizowane przy: drogach powiatowych (122), wojewódzkich (134), drodze krajowej nr 94 (1). Stan na 31 marca 2020 r.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Wszystkie autobusy (12) użytkowane przez WST zostały zakupione przez gminę i przekazane WST w dzierżawę w latach 2018 i 2019 r. Były one niskopodłogowe, wyposażone w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich i na wózki dziecięce. Ponadto w pojazdach znajdowały się przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy, umieszczone na wysokości umożliwiającej naciśnięcie przez osobę na wózku. Wszystkie autobusy WST posiadały klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz biletomaty, a także monitoring wizyjny oraz system alarmowy (czerwony przycisk).

W poddanych oględzinom w toku kontroli NIK wybranych autobusach ALD:
- nie funkcjonowała wizualna i głosowa informacja pasażerska (nazwa przystanku: bieżącego, kolejnego, docelowego; godzina: aktualna, przyjazdu do poszczególnych przystanków na trasie oraz przyjazdu do przystanku końcowego);
- nie umieszczono informacji o opłatach, ulgach i regulaminie przewozu;
- nie umieszczono mapy i schematu organizacyjnego linii komunikacyjnej;
- nie było informacji graficznej na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu;
- nie było informacji na temat lokalizacji innych głównych węzłów transportowych i węzłów uzupełniających;
- nie były dostępne miejsca do przewozu rowerów.

Koleje Małopolskie nie posiadały własnych pojazdów autobusowych. Spółka zawierała umowy na świadczenie usług przewozowych z przewoźnikami, nie wymagała przy tym posiadania systemu informacji pasażerskiej, posiadania wi-fi oraz monitoringu wizyjnego, obawiając się braku ofert przy ww. wymaganiach. Przewóz rowerów, zgodnie z regulaminem przewozu, nie był przewidziany.

Na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz przystanku autobusowym Wieliczka Park funkcjonowało oświetlenie, włączane równocześnie z oświetleniem ulicznym w mieście.

WST monitorowała punktualność kursowania pojazdów, nie stwierdzono odchyleń od ustalonych standardów, a jedynie niewielkie opóźnienia, spowodowane m.in. robotami drogowymi lub sytuacją wzmożonego ruchu na drogach. W 2019 r. pracownicy Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka monitorowali punktualność przyjazdów autobusów czterokrotnie. Wskaźnik punktualności realizacji rozkładów jazdy wyniósł 92%.

W okresie objętym kontrolą gmina realizowała projekt pn. „Organizacja Transportu Metropolitalnego Gminy Wieliczka poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów oraz budowę i integrację infrastruktury komunalnej" w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020. W latach 2018–2019 Gmina zakupiła 12 niskoemisyjnych autobusów z normą emisji spalin EURO 6 (koszt zakupu: 16 mln zł). Wszystkie autobusy gmina przekazała WST. Powstało także 105 fotowoltaicznych wiat przystankowych (koszt budowy: 3,4 mln zł), które były samowystarczalne oraz ekologiczne i nie pobierały energii elektrycznej, lecz ją wytwarzały na swoje potrzeby.

Gmina Wieliczka nie posiadała lokalnego systemu informacji pasażerskiej zintegrowanego z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego. W wielickim taborze autobusowym funkcjonował lokalny system informacji. Na przystankach komunikacji gminnej brak było systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. W ramach ww. projektu planowana była budowa Punktu Obsługi Pasażerów przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia (do końca III kwartału 2021 r.), w tym montaż dynamicznej tablicy informacji pasażerskiej, która będzie zintegrowana z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego.

Promocja transportu zbiorowego prowadzona była poprzez stronę internetową gminy, na portalach internetowych oraz w lokalnych gazetach. Gmina prowadziła badania skuteczności podejmowanych działań promocyjnych w zakresie wyboru środka transportu. W 2018 r. przeprowadzono konsultacje społeczne, których rezultatem było uruchomienie WST, utrzymanie funkcjonowania ALD, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów KMK i uruchomienie linii 314 w 2019 r.

5.4.2. Transport indywidualny w Wieliczce i Zabierzowie w powiązaniu z linią SKA1

W ramach węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia funkcjonował parking dla samochodów osobowych (na 130 miejsc) i autobusów (16) zarządzany przez WST. Przy parkingu nie było zatoki ani miejsca przeznaczonego do wysiadania pasażerów. Brak było miejsc przeznaczonych dla rowerów.

Przy stacji kolejowej Wieliczka Park zlokalizowany był P&R (231 miejsc) oraz B&R (54 miejsca), którymi również zarządzała WST. Parking nie był oznakowany symbolem „P+R" wg projektu graficznego opracowanego dla Stowarzyszenia Metropolia Krakowska: *Rekomendacje dotyczące parkingów park and ride (P+R) na terenie Metropolii Krakowskiej*. Rekomendacje stanowiły załącznik do uchwały Zwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z 2016 r., a miasto i gmina Wieliczka była członkiem tego stowarzyszenia. Dokument ten określał wspólne standardy, które powinny być stosowane na etapie projektowania i realizacji inwestycji polegających na budowie i oznakowaniu obiektów P&R. Miejsca przeznaczone dla rowerów również nie były oznakowane symbolem „B+R". Były zadaszone wiatą i zaopatrzone w metalowe spiralne stojaki zapewniające przymocowanie jednego koła. Przy parkingu dostępna była zatoka dla samochodów podwożących podróżnych, przy czym również ona nie została oznaczona symbolem „K+R".

Zdjęcia nr 5 i 6
Parking P&R oraz B&R przy stacji Wieliczka Park

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

Przy wjazdach na P&R zamontowano szlabany, jednak w czasie modernizacji linii kolejowej na trasie Wieliczka–Kraków parking był otwarty i nie funkcjonował system poboru opłat.

Wszystkie obiekty w ramach węzłów Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Park, w tym P&R, były dostępne dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Z parkingu na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia można było bezpośrednio i bezpiecznie dotrzeć do peronu SKA. Przejście z parkingu Wieliczka Park do peronu prowadziło przez tory kolejowe; było oznakowane znakami ostrzegawczymi w językach polskim i angielskim *strzeż się pociągu* oraz krzyżem św. Andrzeja i zabezpieczone barierkami metalowymi w formie „labiryntu". Na parkingach nie stwierdzono barier w postaci zbyt wysokich krawężników.

Parking przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz parking P&R przy stacji SKA1 Wieliczka Park nie były wyposażone w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących (tj. ścieżki prowadzące), co było niezgodne z założeniami Planu transportowego Wieliczki. Określono w nim m.in. wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności. Naruszało to również art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami[72], zgodnie z którym podmiot publiczny w ramach zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami podejmuje działania mające na celu usuwanie barier, a także zapobieganie ich powstawaniu.

Na parkingu przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia wydzielono tylko jedno miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnością na ogólną liczbę 130 miejsc postojowych. Tymczasem powinno ich być co najmniej pięć. Na mocy art. 12a ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[73], w przypadku miejsc przeznaczonych na postój pojazdów o liczbie stanowisk większej niż 100, stanowiska postojowe dla pojazdów użytkowanych przez osoby niepełnosprawne powinny stanowić co najmniej 4%.

[72] Dz. U. z 2020 r. poz. 1062, ze zm.

[73] Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

Nieprawidłowe były także wymiary ww. miejsca parkingowego dla osoby z niepełnosprawnością: 2,6 mx6 m. Zgodnie z § 21 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie[74], wymiary miejsca postojowego dla niepełnosprawnych powinny wynosić 3,6 mx5 m.

Na parkingu P&R przy stacji Wieliczka Park wydzielono 13 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami (o wymiarach 3,6 mx5 m).

Do przystanku kolejowego Wieliczka Bogucice można było dojechać samochodem lub rowerem. Nie było przy nim miejsc postojowych dla samochodów. Przy stacji funkcjonował tzw. „dziki" parking na poboczu drogi dojazdowej do stacji kolejowej. Przy wejściu na peron zamontowano dwa stojaki rowerowe.

W ramach projektu pn. „Organizacja Transportu Metropolitalnego Gminy Wieliczka poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów oraz budowę i integrację infrastruktury komunalnej" gmina planowała w 2021 r. m.in. budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych na parkingu przy stacji Wieliczka Rynek-Kopalnia.

Przy stacji końcowej linii SKA1 Kraków Lotnisko, znajdującej się na terenie gminy Zabierzów, dostępne były liczne płatne parkingi dla samochodów osobowych, zarówno na terenie terminala lotniczego, jak i w jego pobliżu. Na parkingu znajdującym się na terenie terminala, sąsiadującym ze stacją kolejową, zamontowano stojaki rowerowe.

5.5. Integracja biletowo-taryfowa z linią SKA1

W okresie objętym kontrolą na terenie Województwa funkcjonował system MKA, integrujący usługi związane z publicznym transportem zbiorowym. System był zarządzany i rozwijany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

System MKA na trasie SKA1 obejmował Koleje Małopolskie oraz KMK. System MKA obsługiwał ponadto organizatorów komunikacji miejskiej w Tarnowie, Nowym Targu i Zakopanem.

Użytkownicy systemu MKA mieli możliwość zakupu biletów zarówno jednorazowych, jak i okresowych oferowanych przez obsługiwanych przewoźników, w tym biletu zintegrowanego, tj. na linie różnych przewoźników (możliwy był zakup zarówno biletu jednorazowego 70-minutowego, jak i okresowego).

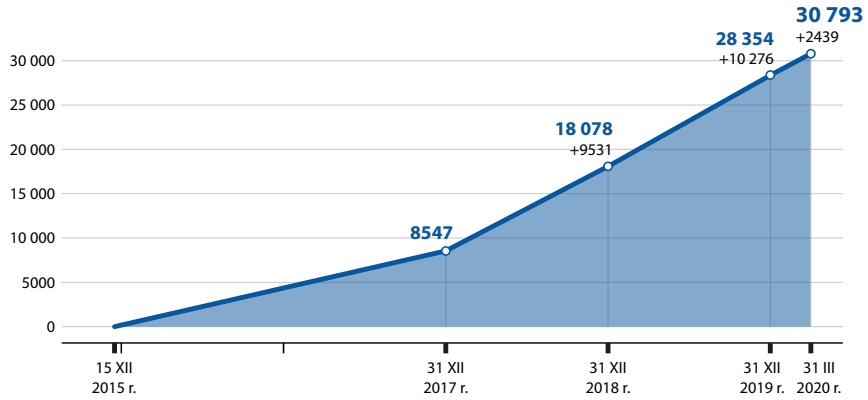
Dostęp do usług możliwy był za pomocą jednego z dwóch nośników: karty MKA lub aplikacji iMKA. Liczba wszystkich zarejestrowanych osób od dnia uruchomienia systemu[75] do 31 marca 2020 r. wyniosła łącznie 30 793[76]: 7918 użytkowników karty MKA (25,71%) oraz 22 875 użytkowników aplikacji iMKA (74,29%).

[74] Dz. U. z 2019 r. poz. 1065, ze zm.

[75] 15 grudnia 2015 r.

[76] Liczba zarejestrowanych użytkowników w poszczególnych okresach wyniosła: od 15 grudnia 2015 do 31 grudnia 2017 r. – 8547, od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. – 9531, od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. – 10 276, od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. – 2439.

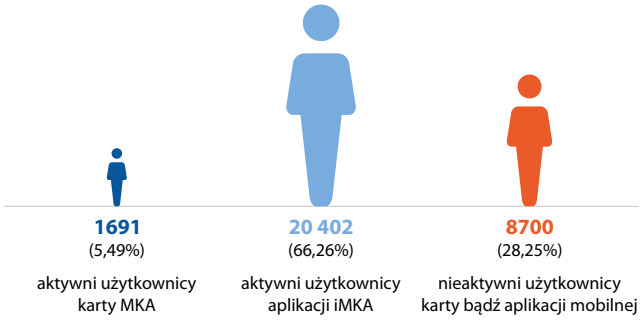
Infografika nr 8
Przyrost liczby zarejestrowanych użytkowników MKA od uruchomienia systemu do 31 marca 2020 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Spośród ogólnej liczby zarejestrowanych osób 1691 (5,49%) stanowili aktywni użytkownicy karty MKA, a 20 402 (66,26%) iMKA. Pomimo założenia konta w systemie MKA, 8 700 użytko,wników (28,25%) nie dokonało ani jednej transakcji z użyciem karty bądź aplikacji mobilnej.

Infografika nr 9
Aktywność zarejestrowanych użytkowników MKA wg stanu na 31 marca 2020 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Na terenie Krakowa dla użytkowników MKA dostępne były dwa Punkty Obsługi Klienta MKA: przy ul. Wielickiej 1 (w hali dworca Kraków-Podgórze) oraz przy ul. Pawiej 5a (w hali dworca Kraków Główny). Zamówienie karty MKA możliwe było przez portal MKA lub w Punkcie Obsługi Klienta MKA. Pierwsza karta MKA była bezpłatna, natomiast duplikat kosztował 21 zł[77]. Dostęp do aplikacji iMKA był bezpłatny i obejmował użytkowników urządzeń przenośnych działających w oparciu o system Android, iOS lub Windows Phone.

Zakres usług transportowych oferowanych poprzez aplikację mobilną iMKA był analogiczny do tego oferowanego w ramach karty MKA. Użytkownicy aplikacji mobilnej mieli dodatkowo możliwość korzystania z ofert w ramach

[77] Według stanu na 30 czerwca 2020 r.

wybranych wydarzeń. Dzięki integracji systemu MKA z istniejącymi systemami, karta była akceptowana np. w automatach biletowych Krakowskiej Karty Miejskiej.

W obszarze funkcjonowania linii SKA1 i powiązanych z nią środków publicznego transportu zbiorowego (KMK, ALD, WST) funkcjonowały następujące rozwiązania taryfowo-biletowe:

- *wspólny bilet 70-minutowy* na okaziciela dostępny w terminalach mobilnych (u obsługi w pociągu), systemie MKA, automatach biletowych oraz punktach obsługi klienta KMK; ważny przez 70 minut od momentu skasowania w środkach komunikacji miejskiej lub nabycia biletu w pociągach lub aplikacji mobilnej iMKA na przejazdy:
  - pociągami osobowymi Kolei Małopolskich wyłącznie na odcinku Kraków Olszanica (granica stref komunikacyjnych I i II) – Wieliczka Rynek-Kopalnia (lub odwrotnie) oraz pomiędzy wszystkimi stacjami/przystankami na danym odcinku, na których zgodnie z rozkładem jazdy pociągi Spółki miały wyznaczony postój do wsiadania lub wysiadania podróżnych,
  - w strefie I[78] i II[79] środkami KMK.

Wspólny bilet 70-minutowy nie obowiązywał w przewozach ALD.

Poniższa tabela prezentuje zakres obowiązywania oraz ceny biletów 70-minutowych wg stanu na 30 czerwca 2020 r.

Tabela nr 1
Zakres obowiązywania oraz ceny biletu 70-minutowego wg stanu na 30 czerwca 2020 r.

Obszar obowiązywania	Cena biletu (wg stanu na 30 czerwca 2020 r.)	
	Normalny	Ulgowy
Koleje Małopolskie: kl. 2, wyłącznie na odcinku Kraków Olszanica–Wieliczka Rynek-Kopalnia lub odwrotnie KMK: strefa biletowa I i II, wszystkie linie dzienne i nocne	5,40 zł	2,70 zł

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

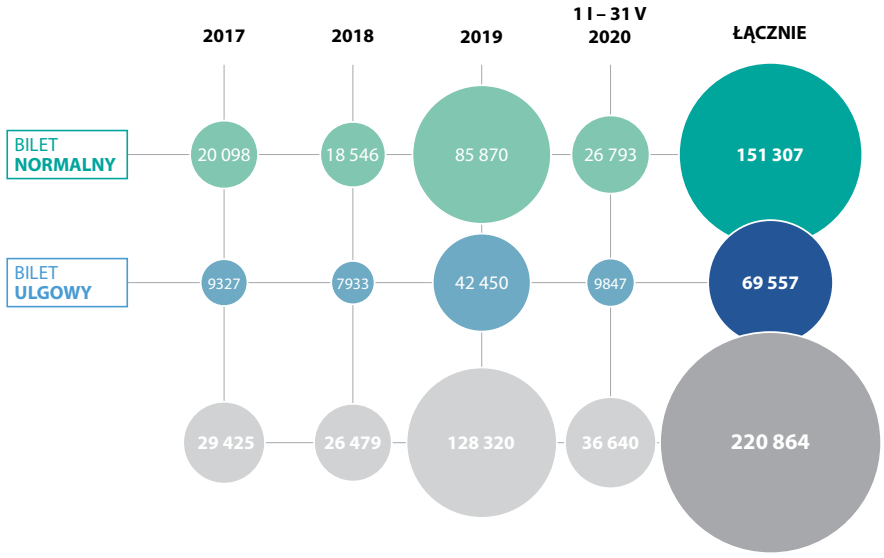
Liczba sprzedanych biletów 70-minutowych w poszczególnych latach wyniosła:

- w 2017 r. – 29 425 szt.,
- w 2018 r. – 26 479 szt.,
- w 2019 r. – 128 320 szt.,
- w 2020 r. (do 31 maja) – 36 640 szt;

[78] I strefa obejmowała terytorium gminy miejskiej Kraków w jej granicach administracyjnych.

[79] II strefa biletowa obejmowała terytoria miast i gmin, które zawarły w 2007 r. z Gminą Miejską Kraków porozumienia międzygminne, powierzając jej wykonywanie lokalnego transportu zbiorowego na swoim terenie: Miasto i Gmina Skawina, Miasto i Gmina Wieliczka, Gmina Liszki, Gmina Czernichów, Gmina Zabierzów oraz Gmina Zielonki.

Infografika nr 10
Liczba sprzedanych biletów 70-minutowych w okresie objętym kontrolą NIK



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

- *zintegrowany bilet (miesięczny)* dostępny w: kasach biletowych Kolei Małopolskich, Polregio i PKP Intercity S.A.; terminalach mobilnych (sprzedaż u obsługi pociągu) i systemie MKA; ważny na przejazdy:
  - pociągami osobowymi Kolei Małopolskich we wskazanej przez nabywcę relacji pomiędzy stacjami i przystankami,
  - zgodnie ze wskazaniem nabywcy w części dotyczącej KMK, tj. rodzaj strefy (I lub I i II) oraz numer/numery linii lub sieć (w przypadku wyboru I strefy biletowej – numer linii/numery linii/sieć; w przypadku wyboru stref biletowych I i II – numer linii/sieć).

Ceny zintegrowanych biletów okresowych obowiązujące od 17 lutego 2020 r. wyliczone były jako suma odpowiedniego biletu KMK i biletu Kolei Małopolskich (lub Polregio).

Tabela nr 2
Zakres obowiązywania oraz ceny okresowych biletów zintegrowanych wg stanu na 30 czerwca 2020 r.

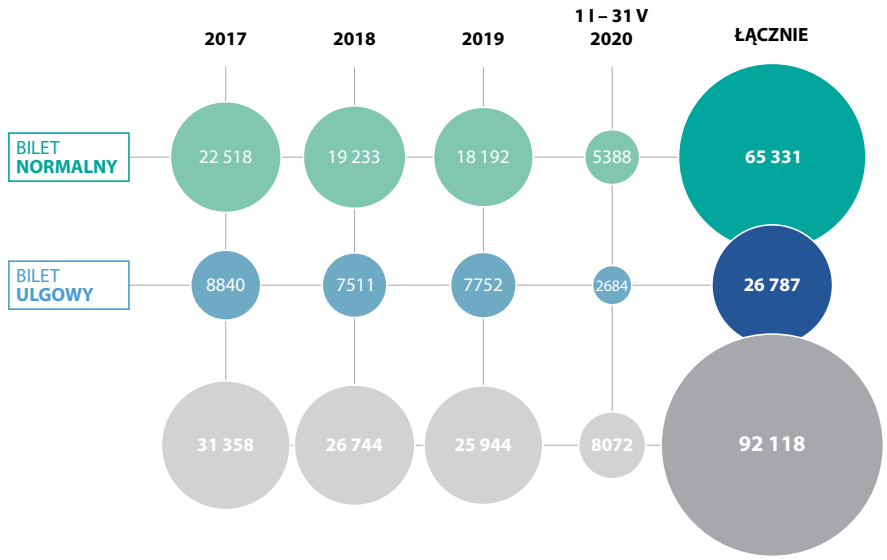
Rodzaj biletu	Strefa	Cena biletu	
		Normalny	Ulgowy
na 1 linię KMK	I	52,00 zł + bilet kolejowy	26,00 zł + bilet kolejowy
na 2 linie KMK	I	60,00 zł + bilet kolejowy	30,00 zł + bilet kolejowy
	I + II	105,00 zł + bilet kolejowy	52,50 zł + bilet kolejowy
Sieciowy KMK	I	80,00 zł + bilet kolejowy	40,00 zł + bilet kolejowy
	I + II	132,00 zł + bilet kolejowy	66,00 zł + bilet kolejowy

Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Zintegrowany bilet miesięczny nie obowiązywał w przewozach ALD.

Liczba sprzedanych zintegrowanych biletów okresowych miesięcznych w poszczególnych latach wyniosła:
- w 2017 r. – 31 358 szt.,
- w 2018 r. – 26 744 szt.,
- w 2019 r. – 25 944 szt.,
- w 2020 r. (do 31 maja) – 8072 szt.

Infografika nr 11
Liczba sprzedanych biletów zintegrowanych okresowych w okresie objętym kontrolą NIK



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

W okresie objętym kontrolą na linii SKA1 obowiązywało 10 warunków taryfowych oraz oferty specjalne. Koleje Małopolskie stosowały również akcje promocyjne, m.in.:

- Małopolskie dla rodziny: bezpłatne przejazdy opiekunów wraz z dziećmi do lat 18 oraz osób powyżej 60. roku życia 14 maja 2017 r. na trasie Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz 18–19 maja 2019 r. na trasie Wieliczka – Kraków Główny – Kraków Lotnisko;
- bezpłatne przejazdy w ramach akcji Walka ze smogiem: od 1 marca 2018 r., na podstawie dowodu rejestracyjnego na odcinku Kraków Olszanica – Kraków Główny – Wieliczka Rynek-Kopalnia, w przypadku stwierdzenia dużego zanieczyszczenia powietrza w dniu poprzedzającym;
- Dzień bez samochodu: obowiązująca 22 września każdego roku, od 2019 r.; polegająca na możliwości wielokrotnych przejazdów w cenie 1 zł.

Od 1 lipca 2019 r. wprowadzono ulgę 100% dla działaczy opozycji antykomunistycznej i osób represjonowanych z powodów politycznych.

Zasadnicze zmiany taryf wchodziły w życie od: 1 października 2017 r., 10 grudnia 2017 r., 1 lutego i 17 lutego 2020 r. Od 17 lutego 2020 r. wprowadzono jednolitą ofertę biletową obowiązującą na terenie województwa w przewozach Kolei Małopolskich i Polregio, również przy przejazdach

do/ze stacji Kraków Lotnisko. W Kolejach Małopolskich na linii SKA1 obowiązywały oferty biletowe wynikające m.in. z następujących taryf: „Taryfa Małopolska”[80], „Taryfa Aglomeracyjna Kraków”[81], „Małopolski bilet rowerowy”, „Małopolski bilet dla rodziny”, „Małopolski bilet dla Zasłużonych Honorowych Dawców Krwi”.

W ramach „Taryfy Wielickiej” obowiązywał jeden bilet na przejazd pociągiem i ALD w ramach biletu czasowego lub odcinkowego miesięcznego imiennego. W pojazdach ALD nie były honorowane żadne bilety innych przewoźników.

W warunkach stosowania ww. taryf przewidziano, że w zależności od rodzaju biletu, można było go nabyć: w wyznaczonych kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem systemu MKA oraz aplikacji mobilnej iMKA, poprzez serwis E-PODRÓŻNIK BILETY i serwis BILKOM oraz u obsługi w pociągu. W okresie objętym kontrolą możliwy był zakup biletów z terminali mobilnych u obsługi pociągów SKA1, ALD i ZKA. Zasady sprzedaży dostępnych biletów zostały określone w „Regulaminie przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych *Koleje Małopolskie sp. z o.o.*”, dostępnym na stronie internetowej operatora.

W przypadku linii krzyżujących się bilety zintegrowane były tańsze niż zakup dwóch biletów jednorazowych na osobne odcinki krzyżujących się linii (SKA1, SKA2, SKA3) lub różne środki transportu (kolej, KMK). W każdym przypadku bilet miesięczny był tańszy niż 30-krotność biletu jednorazowego. Wyjątek stanowiły przesiadki z linii SKA2 i SKA3 na linię SKA1 w kierunku stacji Kraków Lotnisko – wówczas cena biletu stanowiła sumę cen dwóch osobnych biletów.

W przejazdach WST nie obowiązywały bilety zintegrowane. Nie honorowano w nich także biletów innych przewoźników. W trakcie kontroli NIK Burmistrz miasta i gminy Wieliczka zwrócił się do Kolei Małopolskich o rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem wspólnego biletu zintegrowanego uprawniającego do przejazdów pociągami osobowymi organizowanymi przez Koleje Małopolskie oraz przejazdów środkami WST na terenie miasta i gminy Wieliczka. Bilety na WST były dostępne do nabycia w pojazdach Wielickiej Komunikacji Miejskiej oraz w automatach MKA i aplikacji iMKA.

W pociągach obsługiwanych przez Koleje Małopolskie i Polregio ujednolicona została informacja pasażerska wyświetlana na ekranach, a także wprowadzono jedną wspólną broszurę zawierającą rozkłady jazdy pociągów i informacje przewozowe o realizowanych połączeniach kolejowych.

W latach 2017–2020 (I kwartał) użytkownicy systemu MKA nie mieli możliwości korzystania z funkcjonalności karty w zakresie obsługi parkingów P&R przy stacjach SKA1. Jedyny parking tego typu funkcjonujący przy trasie SKA1 zlokalizowany przy stacji kolejowej Wieliczka Park był ogólnie dostępny.

---

[80] Bilet zintegrowany odcinkowy miesięczny imienny (w przypadku zakupu, w ramach jednej transakcji, biletu kolejowego oraz biletu na KMK lub/i komunikację miejską w Tarnowie; bilet kolejowy był o 10% tańszy niż bilet kolejowy zakupiony w ramach oferty niezintegrowanej).

[81] M.in. bilety strefowe czasowe, ważne przez 24 godziny i uprawniające do przejazdów w ramach jednego biletu po danej strefie (odpowiednio nr I i II).

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Przewóz roweru na trasie SKA1 wymagał odrębnego dodatkowego biletu, ważnego z biletem na przejazd. Jego koszt wynosił 4 zł bez względu na odległość[82]. Przewóz złożonego roweru w pokrowcu oraz roweru dziecięcego dwu- lub trójkołowego nie podlegał opłacie. W pojazdach ALD i ZKA nie było możliwości przewozu roweru.

W okresie objętym kontrolą system MKA nie był zintegrowany z systemem wypożyczalni rowerów miejskich[83], choć był do tego technicznie przygotowany.

W okresie objętym kontrolą NIK realizowany był projekt „Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II". Jego zakończenie zaplanowano na grudzień 2021 r. Wartość projektu określono na 48 910 tys. zł. Obejmował on m.in. budowę systemu informacji pasażerskiej na trasach SKA, budowę systemu CICO (*checkINcheckOUT*) w pojazdach SKA, zainstalowanie w pojazdach SKA czytników kart, rozbudowę sieci akceptacji karty MKA na peronach SKA, dostawę urządzeń do odczytu karty MKA w pojazdach przewoźników. Celem projektu było zwiększenie efektywności publicznego transportu zbiorowego w regionie poprzez integrację transportu kolejowego z innymi środkami transportu zbiorowego.

Działania ZDW w zakresie realizacji projektu „Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II", zrealizowane do końca I kwartału 2020 r., były zgodne z przyjętym harmonogramem i obejmowały m.in. dostawę i montaż automatów MKA na przystankach SKA, węzłach przesiadkowych oraz w pociągach, budowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w obrębie MKA, rozbudowę systemu informatycznego MKA.

[82] Od 1 lutego 2020 r.; wcześniej 3 zł.

[83] Do 31 grudnia 2019 r. w Krakowie funkcjonował system rowerów miejskich; od 1 stycznia 2020 r. działalność została zawieszona.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. Wyniki oględzin 14 stacji SKA1

Kraków Lotnisko

Stacja końcowa linii SKA1 Kraków Lotnisko położona jest w Balicach przy ul. kpt. M. Medweckiego, na terenie gminy Zabierzów. Konstrukcyjnie połączona jest z wielopoziomowym parkingiem samochodowym, a dalej przewiązką nad ul. kpt. M. Medweckiego – z terminalem Międzynarodowego Portu Lotniczego w Krakowie Balicach. Dojście na peron możliwe było z:

- ul. kpt. M. Medweckiego – chodnikiem od strony końca stacji;
- parkingu samochodowego usytuowanego na górnych piętrach – po schodach oraz windą, a także ruchomym chodnikiem.

Zdjęcie nr 7
Chodnik ruchomy prowadzący z peronu przystanku osobowego Kraków Lotnisko do terminala MPL, hotelu i parkingu wielopoziomowego

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.

Dojście na peron nie wymagało przejścia przez tory.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany dwustronną tablicą z nazwą stacji, równolegle do peronu, w wersji polsko- i anglojęzycznej: „Kraków Airport” - nazwa stacji w jęz. polskim widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronu (prostopadle do niego), choć wymóg ich ustawienia wynikał z wewnętrznych wytycznych uchwalonych przez Zarząd PKP PLK* - na peronie tablice z oznaczeniem kierunku jazdy (Kraków Główny)

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- poczekalnie dostępne na terenie terminala lotniczego - peron na całej długości zadaszony; miejsca siedzące na ławkach skierowanych w stronę obu torów - zachowana estetyka i czystość; na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronu i jego wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń Zdjęcie nr 8 Peron przystanku osobowego Kraków Lotnisko *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.* - oświetlenie poprzez lampy podwieszone do zadaszenia peronu na całej jego długości - brak systemu odwodnienia, w związku z całkowitym zadaszeniem peronu
3.	Toalety	dostępne w sąsiednim obiekcie parkingu wielopoziomowego
4.	Możliwość zakupu biletów	trzy biletomaty MKA na peronie; czynne w trakcie oględzin
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wskazywały aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronu wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 10 cm[84]; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu

[84] Wszystkie wymiary to wymiary przybliżone, ustalone na podstawie kilku pomiarów w przypadkowo dobranych miejscach.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na peron oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - na środku peronu kolumna alarmowa oznaczona pętlą indukcyjną i symbolem osoby niepełnosprawnej, z przyciskami do wzywania pomocy; w trakcie oględzin możliwe było nawiązanie połączenia z asystą osób niepełnosprawnych poprzez system zamontowany w kolumnie Zdjęcie nr 9 Kolumna alarmowa na przystanku osobowym Kraków Lotnisko *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.* - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, pomalowane na żółto, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na peronie i drogach dojścia do niego brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem oznaczeń pismem punktowym przycisków poszczególnych poziomów w windzie** - przycisk przywołujący windę oraz przycisk alarmowy w windzie nie były oznaczone pismem punktowym
9.	Parkingi dla samochodów	na wyższych piętrach terminala lotniczego dostępne liczne płatne parkingi samochodowe
10.	Parkingi rowerowe	- w bezpośrednim sąsiedztwie stacji, na poziomie 0, pięć stojaków rowerowych (na pięć rowerów) - wymiary windy prowadzącej na peron pozwalały na przewóz roweru w pozycji poziomej.

* „Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich lpi-2" – zgodnie z nimi, tablicę o wysokości 70 cm należało ustawić na końcu i początku peronu, w miarę możliwości prostopadle do torów lub pod odpowiednimi kątami (30/60°), co zapewni wzrost ich czytelności.

** Zgodnie z decyzją Komisji w sprawie TSI PRM, obowiązującą od 1 lipca 2008 r., a następnie rozporządzeniem Komisji w sprawie TSI PRM, obowiązującym od 1 stycznia 2015 r.:

- trasy wolne od przeszkód powinny być wyraźnie oznaczone informacjami wizualnymi;
- osobom z upośledzeniem wzroku (niedowidzącym) powinny być przekazywane informacje o trasie wolnej od przeszkód – na jeden z następujących sposobów: ścieżki dotykowe, znaki dźwiękowe i rozpoznawane dotykiem, mówiące znaki, mapy w alfabecie Braille'a, itp. (pkt 4.1.2.3.2. załącznika do decyzji) oraz przynajmniej za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni, po której przemieszczają się osoby (pkt 4.2.1.2.3. załącznika do rozporządzenia);
- w przypadku zainstalowania ścieżki dotykowej, powinna ona spełniać przepisy krajowe i przebiegać na całej długości trasy wolnej od przeszkód (wg decyzji).

Ponadto w § 98 ust. 1 (w brzmieniu obowiązującym od 31 lipca 2014 r. do 3 lipca 2018 r.) nakazano zachowanie wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności, określonych w załączniku do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM, natomiast w brzmieniu obowiązującym od 4 lipca 2018 r. treść tego przepisu odwoływała się do załącznika do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM.

Również w wewnętrznych regulacjach PKP PLK S.A. już w 2010 r. wskazano, że *wszelkie elementy związane z informacjami wizualnymi na liniach modernizowanych lub budowanych od podstaw, muszą spełniać wymagania TSI PRM dotyczące interoperacyjności (w odniesieniu do pakietu wymagań stanowiących o dostosowaniu dla podróżnych niepełnosprawnych)*[85]. W kolejnych wytycznych architektonicznych dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych ustalono, że:

- na terenie stacji należy zapewnić system oznakowania dotykowego – składający się m.in. z elementów prowadzących – dla osób z dysfunkcją wzroku, umożliwiający sprawne poruszanie się od głównego wejścia na teren stacji do wszystkich peronów oraz na peronach, po ich bezpiecznej stronie;
- wyczuwalne dotykiem oznaczenia nawierzchni na peronie mogą należeć do jednego z dwóch rodzajów: (1) wskazujący na zagrożenie na granicy strefy zagrożenia (w tym przypadku należy poprowadzić ścieżkę prowadzącą od wejścia na teren stacji do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia na peronie), (2) wskazujący drogę poruszania się po bezpiecznej stronie peronu;
- możliwość doprowadzenia ścieżki do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia istnieje w przypadku zastosowania innego systemu peronowego – bez płyty peronowej.

Ścieżek dotykowych nie zastąpiono innymi sposobami przekazywania informacji o trasie wolnej od przeszkód, wskazanymi w przepisie załącznika do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM.

[85] Standardy techniczne stanowiące załącznik do uchwały nr 263/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. (ze zm.) – Tom XII Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej.

Kraków Olszanica

Przystanek kolejowy linii SKA1 Kraków Olszanica położony jest w Krakowie między ul. Powstania Styczniowego a ul. Krzyżówka. Składa się z dwóch jednokrawędziowych peronów. Wejście na peron nr 1 odbywało się po pochylni od strony ul. Krzyżówka, a na peron nr 2 – po pochylni od strony ul. Powstania Styczniowego. Przejście pomiędzy peronami przebiegało przez tory.

Zdjęcie nr 10
Przystanek osobowy Kraków Olszanica

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- na obu peronach tablica z nazwą stacji, równolegle do torów - nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do nich), choć wymóg ich ustawienia wynikał z wewnętrznych wytycznych uchwalonych przez Zarząd PKP PLK, co opisano w odniesieniu do stacji Kraków Lotnisko - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Lotnisko" na peronie nr 1 i „Kraków Główny" na peronie nr 2)
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po jednej wiacie siedziskowej - miejsca siedzące pod wiatami - zachowana estetyka i czystość; na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronów w kierunku przeciwnym do torów
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	jeden biletomat MKA na peronie nr 2; nieczynny w trakcie oględzin

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wskazywały nieaktualny czas - w gablotach informacyjnych dodatkowo rozkłady jazdy przyszłe – obowiązujące od 14 czerwca 2020 r.[86] – z zaznaczeniem ich obowiązywania w przyszłości
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 10 cm; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu - przejście pomiędzy peronami przez tory było zabezpieczone z obu stron sygnalizacją świetlną
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, pomalowane na żółto, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na peronach i drogach dojścia do nich brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem: • stalowych nakładek z informacjami w alfabecie Braille'a na poręczach pochylni; • ścieżek dotykowych o szerokości 20 cm od końca pochylni prowadzących na perony do krawędzi peronów (do ostrzegawczych pasów dotykowych) oraz od wiat do krawędzi peronów (również do ostrzegawczych pasów dotykowych) Zdjęcie nr 11 Ścieżka dotykowa na przystanku osobowym Kraków Olszanica prowadząca od pochylni do ostrzegawczego pasa dotykowego *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.*

[86] Oględziny przystanku Kraków Olszanica przeprowadzono 1 czerwca 2020 r.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
9.	Parkingi dla samochodów	miejsca postojowe (łącznie ok. 12 samochodów) w bezpośrednim sąsiedztwie obydwu peronów, nieoznakowane, wyłożone płytami ażurowymi Zdjęcie nr 12 Miejsca postojowe od strony peronu nr 2 (od północy) stacji Kraków Olszanica *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.*
10.	Parkingi rowerowe	brak*

* Zgodnie z wytycznymi lpi-1[87], stacje pasażerskie winny być wyposażone w stojaki rowerowe – w liczbie zależnej od planowanej liczby zatrzymań pociągów lub planowanej liczby podróżnych, a także występowania (lub nie) sezonowego ruchu turystycznego (min. dwa na stację do min. pięciu dla każdej krawędzi peronowej). Z wyjaśnień PKP PLK wynikało, że brak stojaków na przedmiotowej stacji wynikał z braku wystarczającego terenu wymaganego do takiej zabudowy, pozostającego w zarządzie Spółki.

Kraków Zakliki

Przystanek Kraków Zakliki położony jest w Krakowie przy ul. Zakliki z Mydlnik. Składa się z dwóch jednokrawędziowych peronów. Wejście na peron nr 1 odbywało się po pochylni z ul. Zakliki z Mydlnik od strony ul. Balickiej, a na peron nr 2 – po pochylni z ul. Zakliki z Mydlnik od strony ul. Podłużnej.

[87] Montaż stojaków na rowery przewidywały ponadto już standardy techniczne Spółki z 2010 r. (Tom XII „Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej, pkt 3.3.).

Zdjęcie nr 13
Wejście na peron nr 2 przystanku osobowego Kraków Zakliki

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.

Przejście pomiędzy peronami przebiegało przez tory.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- na obu peronach tablica z nazwą stacji, równolegle do torów - nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do nich), choć wymóg ich ustawienia wynikał z wewnętrznych wytycznych uchwalonych przez Zarząd PKP PLK, co opisano w odniesieniu do stacji Kraków Lotnisko - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Lotnisko" na peronie nr 1 i „Kraków Główny" na peronie nr 2)
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po jednej wiacie siedziskowej - miejsca siedzące pod wiatami - zachowana estetyka i czystość; na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronów w kierunku przeciwnym do torów
3.	Toalety	brak

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
4.	Możliwość zakupu biletów	- jeden biletomat MKA przy ul. Zakliki z Mydlnik, po przeciwnej stronie drogi, poza terenem stacji w odległości ok. 50 m od niej w kierunku ul. Balickiej; ograniczony dostęp do automatu* - nieczynny w trakcie oględzin Zdjęcie nr 14 Automat biletowy MKA przy ul. Zakliki z Mydlnik – widok z peronu nr 1 *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.*
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wskazywały aktualny czas - w gablotach informacyjnych dodatkowo rozkłady jazdy przyszłe – obowiązujące od 14 czerwca 2020 r.[88] – z zaznaczeniem ich obowiązywania w przyszłości Zdjęcie nr 15 Przyszły rozkład jazdy na peronie nr 2 przystanku osobowego Kraków Zakliki *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.*
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu

[88] Oględziny przystanku Kraków Zakliki przeprowadzono 1 czerwca 2020 r.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 10 cm; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu - przejście pomiędzy peronami przez tory było zabezpieczone z obu stron sygnalizacją świetlną oraz szlabanami
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - bariery architektoniczne na drodze dojścia ze stacji do biletomatu (por. opis powyżej przy pkt 4) - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, pomalowane na żółto, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na peronach i drogach dojścia do nich brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem: • stalowych nakładek z informacjami w alfabecie Braille'a na poręczach pochylni; • ścieżek dotykowych o szerokości 20 cm od końca pochylni prowadzących na perony do krawędzi peronów (do ostrzegawczych pasów dotykowych) oraz od wiat do krawędzi peronów (również do ostrzegawczych pasów dotykowych) Zdjęcie nr 16 Fragment powierzchni peronu nr 1 na stacji Kraków Zakliki – ścieżka dotykowa prowadząca od wiaty w kierunku krawędzi peronu (do ostrzegawczego pasa dotykowego) *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 1 czerwca 2020 r.*
9.	Parkingi dla samochodów	miejsca postojowe (łącznie ok. 18 samochodów) w bezpośrednim sąsiedztwie obydwu peronów, nieoznakowane, z dojazdem o nawierzchni żwirowej, wyłożone płytami ażurowymi
10.	Parkingi rowerowe	brak; wymogi w tym zakresie opisano w odniesieniu do stacji Kraków Olszanica

* Bariera architektoniczna w postaci krawężnika; przejście na drugą stronę jezdni nie było oznaczone jako przejście dla pieszych. Biletomat ustawiono poza terenem zarządzanym przez PKP PLK S.A.; podmiotem odpowiedzialnym za montaż i funkcjonowanie automatów biletowych MKA był Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, który uzgodnił lokalizację

biletomatu z gminą miejską Kraków, uwzględniając planowaną budowę ciągu pieszego. Zarząd Dróg Wojewódzkich planował zmianę lokalizacji automatu na peron kolejowy w przypadku braku realizacji inwestycji przez gminę miejską Kraków.

Kraków Młynówka

Przystanek osobowy linii SKA1 Kraków Młynówka zlokalizowany jest w Krakowie przy ul. Balickiej, w sąsiedztwie skrzyżowania z ul. Gradową. Dojście od ul. Balickiej i ul. Gradowej (peron nr 1) oraz od ul. Balickiej (peron nr 2) możliwe było schodami lub pochylniami, bez konieczności przejścia przez tory. Komunikacja między peronami odbywała się chodnikiem wzdłuż ul. Balickiej pod wiaduktem kolejowym.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- na obu peronach tablica z nazwą stacji, równolegle do torów - nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do nich), choć wymóg ich ustawienia wynikał z wewnętrznych wytycznych uchwalonych przez Zarząd PKP PLK, co opisano w odniesieniu do stacji Kraków Lotnisko - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Lotnisko" i „Kraków Główny")
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po jednej wiacie siedziskowej - miejsca siedzące pod wiatami - zachowana estetyka i czystość; na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń Zdjęcie nr 17 Fragment peronu nr 1 stacji Kraków Młynówka *Źródło: oględziny ,przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronów w kierunku przeciwnym do torów
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	1 biletomat MKA na peronie nr 1; czynny w trakcie oględzin

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wskazywały aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 10 cm; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, pomalowane na żółto, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na peronach i drogach dojścia do nich brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem: • ścieżek dotykowych o szerokości 20 cm od końca pochylni prowadzących na perony do krawędzi peronów (do ostrzegawczych pasów dotykowych) oraz od wiat do krawędzi peronów (również do ostrzegawczych pasów dotykowych); • stalowych nakładek z informacjami w alfabecie Braille'a na poręczach pochylni Zdjęcie nr 18 Nakładka z informacją w alfabecie Braille'a na stacji Kraków Młynówka *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.*
9.	Parkingi dla samochodów	miejsca postojowe (łącznie ok. siedmniu samochodów, w tym dwa miejsca dla osób z niepełnosprawnościami) niewydzielone znakami poziomymi, w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia na peron nr 1, wzdłuż wjazdu od ul. Gradowej, w zatoce o nawierzchni asfaltowej
10.	Parkingi rowerowe	brak; wymogi w tym zakresie opisano w odniesieniu do stacji Kraków Olszanica

Kraków Bronowice

Przystanek SKA1 Kraków Bronowice został otwarty 14 czerwca 2020 r., tj. w trakcie kontroli NIK. Zlokalizowany jest w Krakowie przy ul. Armii Krajowej. Składa się z czterech peronów jednokrawędziowych; do obsługi linii SKA1 w trakcie oględzin służyły perony nr 3 i nr 4. Dojście do przystanku, w tym na perony nr 3 i nr 4, możliwe było od:

- ul. Bronowickiej, wzdłuż ul. Armii Krajowej, chodnikiem i ścieżką rowerową prowadzącymi do przejścia podziemnego od strony południowej, z którego był dostęp do peronów 1–3 (schody, schody ruchome, windy); dostęp do peronu nr 4 – bezpośrednio przed przejściem podziemnym;
- ul. Radzikowskiego deptakiem i ścieżką rowerową prowadzącymi do przejścia podziemnego od strony północnej;
- ul. Armii Krajowej – bezpośrednim wejściem do przejścia podziemnego, również od strony północnej.

Zdjęcie nr 19
Wejście do przejścia podziemnego na przystanku Kraków Bronowice (od strony południowej); z prawej schody i schody ruchome prowadzące na peron nr 4

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 24 czerwca 2020 r.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- na obu peronach tablica z nazwą stacji, równolegle do torów - nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do nich), choć wymóg ich ustawienia wynikał z wewnętrznych wytycznych uchwalonych przez Zarząd PKP PLK, co opisano w odniesieniu do stacji Kraków Lotnisko - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy (na peronie nr 3 „Balice" i na peronie nr 4 „Kraków") w sposób niezgodny z wewnętrznymi regulacjami PKP PLK* Zdjęcie nr 20 Fragment peronu nr 4 przystanku osobowego Kraków Bronowice *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 24 czerwca 2020 r.*
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po 1 wiacie siedziskowej - miejsca siedzące pod wiatami - zachowana estetyka i czystość; przy wiatach umieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów; przy wyjściu ze schodów i schodów ruchomych, w części zadaszonej – podwieszone lampy; pojedyncze oprawy oświetleniowe również nad wejściami do wind - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronów w kierunku przeciwnym do torów, a w części peronów – poprzez odwodnienie liniowe
3.	Toalety	w przejściu podziemnym; w trakcie oględzin drzwi do wszystkich toalet (damskiej, męskiej, dla osób niepełnosprawnych) były zamknięte
4.	Możliwość zakupu biletów	brak
5.	Informacja pasażerska	- brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary peronowe wskazywały aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze szarym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 20 cm; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu - wszystkie schody, z wyłączeniem wyjść ewakuacyjnych, oznaczono ostrzegawczą linią wizualną o szerokości 5 cm w kolorze żółtym na krawędziach pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni - w trakcie oględzin istniała możliwość zatrzymania dwóch dostępnych wind na poziomie „0", tj. poziomie wyjść ewakuacyjnych, znajdującym się pomiędzy przejściem podziemnym („-1") a peronami („1"), przy czym wyjścia z wind na poziomie „0" prowadziły na niezabezpieczone schody**
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm w kolorze płyt, tj. szare, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na stacji zastosowano system białych ścieżek dotykowych o szerokości 40 cm, pól uwagi (białych i żółtych) oraz żółtych pasów ostrzegawczych o szerokości 80 cm Zdjęcia nr 21 i 22 Różne pasy ostrzegawcze przed wejściem na schody na przystanku osobowym Kraków Bronowice – węższy (wiśniowy) przy schodach na peron nr 4 (z lewej) i szerszy (żółty) przy schodach na peron nr 3 (z prawej) *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 24 czerwca 2020 r.* - przyciski poziomów i przycisk alarmowy w windach oznaczone pismem punktowym; przycisk przywołujący windę nie był w ten sposób oznaczony
9.	Parkingi dla samochodów	brak parkingu i wyznaczonych miejsc postojowych w sąsiedztwie stacji
10.	Parkingi rowerowe	- parking rowerowy z 25 stojakami (na 50 rowerów) w okolicy południowego wejścia do przejścia podziemnego - wymiary wind umożliwiały przewóz roweru w pozycji poziomej

* Zgodnie z wytycznymi lpi-2, kierunek biegu pociągów na tablicach umieszczanych na peronach wskazywany jest do miasta z najbliższą stacją węzłową, a nie do konkretnej stacji, chyba że stacja znajduje się na terenie dużego miasta, a takim jest Kraków. Ponadto wskazywanie na stacji w Krakowie kierunku „Kraków" nie ma wartości informacyj-

nej dla podróżnych. W wytycznych brakowało odniesień do stacji końcowych, które nie są stacjami węzłowymi, jak również do stacji o statusie specjalnym, jak np. Kraków Lotnisko.

** Windy prowadzące na peron nr 3 i 4 obsługiwały trzy poziomy: przejście podziemne (-1), perony (1) oraz poziom pośredni (0) – wyjść ewakuacyjnych. W trakcie oględzin istniała możliwość zatrzymania obydwu wind i wyjścia z nich na poziomie 0, przy czym:

– wyjście z windy peronu nr 3 prowadziło na schody niezabezpieczone barierami, prowadzące na peron, ale bez możliwości przejścia (wejście na peron zostało zagrodzone);

Zdjęcie nr 23
Widok po wyjściu z windy prowadzącej na peron nr 3 – poziom 0

Zdjęcie nr 24
Schody prowadzące z poziomu 0 na peron nr 3

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 24 czerwca 2020 r.

– wyjście z windy peronu nr 4 prowadziło na schody niezabezpieczone barierami, prowadzące na poziom 0.

O stwierdzonym niebezpieczeństwie kontroler NIK poinformował Prezesa Zarządu PKP PLK w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK. W odpowiedzi Spółka poinformowała, że wykonawca zabezpieczył poszczególne wyjścia ewakuacyjne poprzez dodatkowe wygrodzenie na dojściu do schodów przy peronie nr 3 i nr 4 oraz przed wyjściami z wind wraz z oznakowaniem, a także dokonał blokady przycisków w windach celem zabezpieczenia podróżnych przed ewentualnym wyjściem na schody. Załączone do odpowiedzi zdjęcia potwierdzały zastosowanie powyższych zabezpieczeń przed wejściem na schody ewakuacyjne.

Kraków Łobzów

Przystanek SKA1 Kraków Łobzów położony jest w Krakowie między ul. Wrocławską a ul. Wybickiego. Posiada dwa dwukrawędziowe perony, przy czym w trakcie oględzin do obsługi linii SKA1 przeznaczone były ich zewnętrzne krawędzie (tor nr 303 przy peronie nr 1 oraz tor nr 304 przy peronie nr 2). Dojście na perony możliwe było od ul. Wrocławskiej i ul. Wybickiego bez konieczności przejścia przez tory, przejściem podziemnym łączącym obie ulice, a z niego – schodami lub windami (czynnymi w trakcie oględzin, chociaż windę na peron nr 1 oznaczono w przejściu podziemnym jako czasowo wyłączoną z eksploatacji). W trakcie kontroli NIK stacja, choć udostępniona podróżnym, formalnie nadal znajdowała się w procesie modernizacji.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- na obu peronach po trzy tablice z nazwą stacji: dwie równoległe do torów oraz jedna prostopadła do peronów na ich wschodnich krańcach, tj. od strony Krakowa Głównego - nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Lotnisko", „Kraków Główny", „Trzebinia")
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po sześć wiat siedziskowych - miejsca siedzące pod wiatami, dodatkowo ławki niezadaszone - zachowana estetyka i czystość; na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów, skierowane na obie krawędzie każdego peronu - odwodnienie liniowe na całej długości peronów
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	dwa biletomaty MKA: przed wejściem do przejścia podziemnego od strony ul. Wrocławskiej (czynny w trakcie oględzin) oraz w przejściu podziemnym, w pobliżu wejścia na peron nr 2 (nieczynny w trakcie oględzin)
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej oraz zegary peronowe wskazywały nieaktualny czas, co było spowodowane pracami modernizacyjnymi
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości: • przy krawędziach zewnętrznych, tj. od strony toru nr 303 (peron nr 1) i toru nr 304 (peron nr 2) – 100 cm od krawędzi peronu, oznaczone żółtymi pasami ostrzegawczymi o szerokości 10 cm • przy krawędziach wewnętrznych, tj. od strony toru nr 1 (peron nr 1) i toru nr 2 (peron nr 2) – 150 cm od krawędzi peronu, oznaczone żółtymi pasami ostrzegawczymi o szerokości 20 cm - krawędzie peronów: • zewnętrzne (od strony torów nr 303 i 304) – oznaczono żółtymi pasami o szerokości 10 cm • wewnętrzne (od strony torów nr 1 i 2) – nie oznaczono w żaden sposób Zdjęcie nr 25 Fragment peronu nr 2 przystanku osobowego Kraków Łobzów od strony toru nr 2 *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.*

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
		- schody na stacji oznaczono poprzez umieszczenie na pierwszym stopniu od góry i przed pierwszym stopniem od dołu, w każdym biegu, żółtych pasów z elementami dotykowymi o szerokości 30 cm; nie oznaczono ich ostrzegawczą linią wizualną o szerokości 5 cm w kolorze żółtym na krawędziach pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni - wyjście ze schodów na peron nr 1 oznaczone sąsiadującymi pasami ostrzegawczymi w trzech różnych systemach (o różnej wielkości guzków i odstępów między nimi) Zdjęcie nr 26 Wyjście ze schodów na peron nr 1 przystanku osobowego Kraków Łobzów – bezpośrednio sąsiadujące ze sobą oznaczenia dotykowe o różnych rozmiarach guzków i różnym ich rozmieszczeniu *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.*
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na peronach i drogach dojścia do nich brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem ścieżek dotykowych o szerokości 40 cm, a na peronie nr 2 również o szerokości 20 cm, w okolicy wejść ze schodów na perony; od dwóch wiat (spośród sześciu) do zewnętrznej i wewnętrznej krawędzi peronu nr 1 (do ostrzegawczego pasa dotykowego) oraz od jednej wiaty (z sześciu) do wewnętrznej krawędzi peronu nr 2 (również do ostrzegawczego pasa dotykowego), a także od wejścia schodami na peron nr 1 do windy; dojście do windy na peronie nr 2, a także do obydwu wind na poziomie „0", nie zostało oznaczone ścieżką dotykową;

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
		Zdjęcie nr 27 Fragment peronu nr 1 przystanku osobowego Kraków Łobzów od strony toru nr 303 *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.*
9.	Parkingi dla samochodów	parking o nawierzchni utwardzonej (bruk, płyty ażurowe) w bezpośrednim sąsiedztwie stacji, od strony ul. Wybickiego
10.	Parkingi rowerowe	od strony ul. Wybickiego 15 stojaków na rowery (na 30 rowerów), od strony ul. Wrocławskiej – 11 takich stojaków (na 22 rowery) wymiary wind uniemożliwiały przewóz rowerów w pozycji poziomej

* Rozporządzenie Komisji w sprawie TSI PRM stanowi, że materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem. Podobny wymóg określony był także w decyzji Komisji w sprawie TSI PRM.

Kraków Zabłocie

Przystanek SKA1 Kraków Zabłocie jest położony u zbiegu ul. Kącik i ul. Traugutta, w sąsiedztwie ul. Zabłocie i ul. Lipowej w Krakowie. Składa się z dwóch jednokrawędziowych peronów, przy czym w trakcie kontroli NIK zewnętrzna krawędź peronu nr 2 była nieczynna z powodu prowadzonych prac na torach. Dojście do przystanku nie wymagało przejścia przez tory i było możliwe:

- od ul. Kącik i ul. Traugutta przez parking i chodnik wybrukowane kostką, a z wnętrza hali dworcowej na perony – schodami, schodami ruchomymi (działającymi w trakcie kontroli) oraz windami (działającymi, o wymiarach ok. 1,1 m x 1,5 m);
- od ul. Lipowej przejściem pod torami i dalej jak od ul. Kącik i ul. Traugutta (po zakończeniu robót planowane dojście do stacji bez konieczności przejścia pod torami);
- od ul. Zabłocie brukowanym chodnikiem, a dalej schodami lub windami (działającymi, o wymiarach ok. 1,1 m x1,5 m); w trakcie kontroli NIK dojście na peron nr 1 było częściowo prowizoryczne (pochylnia z desek).

W trakcie kontroli NIK stacja, choć udostępniona podróżnym (z wyjątkiem zewnętrznej krawędzi peronu nr 2), formalnie nadal znajdowała się w procesie modernizacji.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- nazwa stacji widoczna na fryzach gablot informacyjnych - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do nich) - na peronach tablice z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Główny", „Tarnów" i „Wieliczka")
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - perony całkowicie zadaszone, na każdym po osiem ławek, po jednej ławce dwustronnej w hali dworca - zachowana estetyka i czystość; na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez lampy podwieszone do zadaszenia peronów na całej ich długości - odwodnienie liniowe wzdłuż peronów
3.	Toalety	w hali dworca poniżej poziomu peronów, w trakcie oględzin dostępne dla podróżnych, zapewniono toaletę dla osób niepełnosprawnych
4.	Możliwość zakupu biletów	po jeden biletomacie MKA na każdym peronie, dwa biletomaty w hali dworca, czynne w trakcie oględzin
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary wbudowane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wskazywały aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z gładkich płyt betonowych w kolorze szarym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 20 cm; takimi samymi liniami oznaczono również obydwie krawędzie peronu - wszystkie schody oznaczone zostały ostrzegawczą linią wizualną o szerokości 5 cm w kolorze żółtym na krawędziach pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni, z wyjątkiem pierwszego stopnia schodów prowadzących na peron nr 2 od ul. Zabłocie

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na stacji system ścieżek dotykowych i pól uwagi o szerokości 40 cm: • wzdłuż chodnika prowadzącego od parkingu u zbiegu ul. Kącik i ul. Traugutta do wejścia, • na terenie hali dworca do wind, toalet, biletomatów, planu tyflograficznego, schodów i schodów ruchomych, • na peronach wzdłuż całej ich długości, • na krótkich odcinkach przy dojściach do schodów i wind od strony ul. Zabłocie - w hali dworca dotykowy plan stacji Zdjęcie nr 28 Plan dotykowy przystanku osobowego Kraków Zabłocie *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* - na części poręczy schodów stalowe nakładki z informacjami w alfabecie Braille'a - przyciski przywołujące windy oraz poziomów „0" i „1" w windach oznaczone pismem punktowym, natomiast przyciski alarmowe w windach nie oznaczone w ten sposób

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
9.	Parkingi dla samochodów	przy zbiegu ul. Kącik i ul. Traugutta parking z sześcioma miejscami postojowymi, w trakcie kontroli NIK nieudostępniony (zagrodzony wjazd) Zdjęcie nr 29 Nieczynny parking w sąsiedztwie przystanku osobowego Kraków Zabłocie od strony ul. Kącik i ul. Traugutta i parkujące w jego sąsiedztwie samochody *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* - liczne samochody parkujące „na dziko" wzdłuż dojścia od ul. Traugutta do przejścia pod torami
10.	Parkingi rowerowe	- obok parkingu pięć stojaków dla rowerów, przy wejściach na perony od strony ul. Zabłocie po cztery takie stojaki i w hali dworca również po cztery stojaki rowerowe - wymiary wind prowadzących na perony nie pozwalały na przewóz roweru w pozycji poziomej

Kraków Płaszów

Dworzec Kraków Płaszów położony jest przy ul. Dworcowej w Krakowie. W trakcie kontroli NIK do obsługi linii SKA1 służył peron nr 1, dwukrawędziowy. Dojście do tego peronu możliwe było:

– od ul. Stacyjnej, przy budynku dworca Kraków Płaszów, przejściem podziemnym po schodach (bez pochylni i wind); w trakcie oględzin przejście podziemne było przebudowywane; dojście możliwe było tylko do peronu 1;

Zdjęcie nr 30
Schody prowadzące z przejścia podziemnego na peron nr 1 stacji Kraków Płaszów

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

– od ul. Stacyjnej przejściem przez tory; w sąsiedztwie przejścia na peronie nr 1 umieszczono tablicę z: symbolem osoby niepełnosprawnej, informacją „Przejście dla osób niepełnosprawnych pod nadzorem po naciśnięciu dzwonka" oraz strzałką wskazującą na niżej zlokalizowany przycisk dzwonka; od przejścia na peron nr 1 prowadził pochyły wjazd z kostki brukowej, bez poręczy;

Zdjęcie nr 31
Przejście przez tory na peron nr 1 stacji Kraków Płaszów

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

– od strony estakady pieszo-tramwajowo-rowerowej, przebiegającej nad torami kolejowymi, łączącej ul. Lipską z ul. Wielicką – schodami oraz windą (o wymiarach ok. 1,4 mx1,1 m, uniemożliwiających przewóz roweru w pozycji poziomej).

W trakcie kontroli NIK stacja znajdowała się w procesie modernizacji.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany dwoma dwustronnymi tablicami z nazwą stacji, równolegle do peronu - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronu (prostopadle do niego) - na peronie tablica z oznaczeniem kierunków jazdy („Rzeszów" i „Kraków Główny")
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- poczekalnia dostępna w budynku dworca - na peronie dwie wiaty siedziskowe, dwustronne, bez ścian bocznych - miejsca siedzące również wzdłuż zadaszonych wyjść na peron z przejścia podziemnego - zachowana estetyka i czystość; na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci - w części nawierzchni peronu widoczne nierówności i korozja pokryw studzienek, płyt chodnikowych oraz betonowych krawędzi peronu Zdjęcie nr 32 Fragment nawierzchni peronu nr 1 na stacji Kraków Płaszów – od strony toru nr 1 *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronu, skierowane na obie jego krawędzie - odwodnienie poprzez dwustronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronu w stronę jego krawędzi; woda opadowa z dachu wiat odprowadzana rurami spustowymi bezpośrednio na powierzchnię peronu
3.	Toalety	dostępne w budynku dworca
4.	Możliwość zakupu biletów	kasa biletowa dostępna w budynku dworca
5.	Informacja pasażerska	- brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegary peronowe wskazywały aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	brak

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- na powierzchni peronu wyznaczono strefy zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi, oznakowane żółtymi pasami ostrzegawczymi (wchodzącym w całości w strefę zagrożenia) o szerokości 20 cm - schody prowadzące na estakadę oznakowano poprzez pomalowanie na żółto podstopnic (pionowych elementów stopni) pierwszych i ostatnich stopni każdego biegu schodowego; oznaczenia te były widoczne z dołu, lecz nie z góry schodów Zdjęcia nr 33 i 34 Widok na schody prowadzące z peronu nr 1 stacji Kraków Płaszów na estakadę pieszo-tramwajowo-rowerową – z dołu (z lewej) i z góry (z prawej) *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* - wizualnie nie oznaczono stopni schodów prowadzących do i z przejścia podziemnego
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- bariery architektoniczne: • tarcza manewrowa świetlna w postaci sygnalizatora karzełkowego przy torze nr 5, w części ogólnodostępnej peronu, poza strefą zagrożenia; Zdjęcie nr 35 Sygnalizator manewrowy przy torze nr 5 na peronie nr 1 stacji Kraków Płaszów *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.* • słup latarni w świetle schodów prowadzących z estakady pieszo-tramwajowo-rowerowej na peron nr 1 w odległości kilku metrów od nich, bez ostrzeżeń wizualnych i dotykowych - brak ostrzegawczych pasów dotykowych, zapewniających osobom niewidomym i słabowidzącym identyfikację stref zagrożenia peronu - na peronie i drogach dojścia do niego brak ścieżek dotykowych, pól uwagi, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych zabezpieczeń dla osób niewidomych i słabowidzących, z wyłączeniem: • pola uwagi o szerokości 50 cm przed schodami prowadzącymi na estakadę pieszo-tramwajowo-rowerową oraz pola uwagi o szerokości 40 cm przed schodami prowadzącymi do przejścia podziemnego (od strony budynku dworca); • oznaczeń pismem punktowym przycisków w windzie; • barierek ochronnych po obu stronach dojścia do windy

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
9.	Parkingi dla samochodów	- w sąsiedztwie stacji, na pl. Braci Dudzińskich - miejsca parkingowe, w tym dla niepełnosprawnych, wyznaczono również bezpośrednio przy budynku dworca
10.	Parkingi rowerowe	- stojaki rowerowe przy budynku dworca - wymiary windy łączącej peron nr 1 z estakadą uniemożliwiały przewóz rowerów w pozycji poziomej

Kraków Prokocim

Przystanek osobowy linii SKA1 Kraków Prokocim położony jest u zbiegu ul. P. Morawiańskiego i ul. Kosiarzy w Krakowie. Składa się z dwóch peronów jednokrawędziowych. Do przystanku prowadzą również, równolegle do ul. P. Morawiańskiego, ulice: Karpacka, Smolarzy i S. Czechowicza. Dojście na perony nie wymagało przejścia przez tory i możliwe było:

– od ul. P. Morawiańskiego (na peron 1) i ul. Kosiarzy (na peron 2) – schodami lub pochylnią dla osób niepełnosprawnych (z barierkami z obu stron), zlokalizowanymi po obu stronach nasypu kolejowego;

Zdjęcie nr 36
Dojście do pochylni prowadzącej na peron nr 1 przystanku osobowego Kraków Prokocim od ul. Morawiańskiego

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

– od ul. Karpackiej na peron 1 – schodami, po przejściu przez drogę gruntową z licznymi nierównościami i kałużami (wejście w centralnej części peronu nr 1).

Zdjęcie nr 37
Wejście na peron nr 1 przystanku osobowego Kraków Prokocim od ul. Karpackiej

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

W trakcie kontroli NIK pozostałe drogi dojścia do peronów nie były udostępnione. W tym czasie stacja, choć czynna, formalnie nadal znajdowała się w procesie modernizacji.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- perony oznakowane dwoma dwustronnymi tablicami z nazwą stacji, równolegle do peronów - nazwa stacji na fryzach gablot informacyjnych stojących na obu peronach - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do niego) - na peronach tablice z oznaczeniem kierunków jazdy („Tarnów, Wieliczka" – na peronie nr 1 oraz „Kraków Główny" – na peronie nr 2)
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po trzy wiaty siedziskowe, szklane ściany boczne rozbite w dwóch wiatach na peronie nr 1 i w jednej wiacie na peronie nr 2, przy czym na peronie nr 2 pozostałości tych ścian pozostawały niesprzątnięte - miejsca siedzące pod wiatami oraz na czterech ławkach ustawionych na obu peronach bez zadaszenia - na peronach równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci; na peronie nr 2 były one zapełnione, głównie butelkami po alkoholu - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń, z zastrzeżeniem ww. zniszczeń wiat oraz zapełnień koszy na śmieci - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów - odwodnienie liniowe wzdłuż peronów
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	w okolicy środkowego wejścia na peron nr 1, u wylotu ul. Karpackiej, automat biletowy MKA, czynny w trakcie oględzin

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
5.	Informacja pasażerska	- na peronie nr 2 brak informacji pasażerskiej – peron nieczynny w trakcie kontroli NIK - brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - brak zegarów peronowych
6.	Monitoring wizyjny	brak
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- wejście na peron nr 2, nieczynny w trakcie kontroli NIK, nie było zabezpieczone przed dostępem; brak informacji o zakazie wstępu oraz fizycznych zabezpieczeń przed wstępem - komunikacja między peronami odbywała się chodnikiem pod wiaduktem kolejowym zlokalizowanym w ciągu ulic Kosiarzy i Morawiańskiego, bez konieczności przejścia przez tory - powierzchnia peronów wzdłuż ich krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze szarym, z wyznaczonymi strefami zagrożenia o szerokości 100 cm (na peronie nr 1) oraz 150 cm (na peronie nr 2) od ich krawędzi - strefy zagrożenia oznakowane żółtymi liniami ostrzegawczymi o szerokości 20 cm - żadne ze schodów nie zostały oznaczone ostrzegawczą linią wizualną (krawędzie pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół)
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściach na perony oraz na peronach w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - identyfikację stref zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 40 cm (w kolorze płyt, tj. szare), umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia - na stacji zastosowano system ścieżek dotykowych, m.in.: • wzdłuż chodnika w ciągu ulic Morawiańskiego i Kosiarzy (w tym pod wiaduktem), prowadzących do schodów oraz pochylni na perony nr 1 i 2; • na peronach nr 1 i 2 krótkie odcinki (<2 m), prowadzące od schodów w kierunku krawędzi peronów – do ostrzegawczego pasa dotykowego; Zdjęcie nr 38 Ścieżka dotykowa prowadząca od wejścia na peron nr 2 (schody) stacji Kraków Prokocim w stronę krawędzi peronu – do ostrzegawczego pasa dotykowego *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.*

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej</th><th>Opis stanu</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>• na peronach nr 1 i 2, prowadzące od wiat w kierunku krawędzi peronów – do ostrzegawczego pasa dotykowego
- na całej długości obydwu peronów brak było ścieżek dotykowych, a bieg ścieżek prowadzących pod wiaduktem oraz na dojściu do przejścia podziemnego został przerwany z uwagi na umiejscowienie na ich trasie pokryw studzienek kablowych

Zdjęcie nr 39
Fragment ścieżki dotykowej w ciągu ulic Morawiańskiego i Kosiarzy przy schodach prowadzących na peron nr 1 stacji Kraków Prokocim

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.

- utrudniony dostęp do biletomatu dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością poruszania się, ze względu na umiejscowienie go poza terenem stacji, a dojście do niego prowadziło po nierównej nawierzchni gruntowej, bez oznaczeń dotykowych

Zdjęcie nr 40
Widok z peronu nr 1 przystanku osobowego Kraków Prokocim na biletomat MKA przy ul. Karpackiej

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 27 maja 2020 r.</td></tr>
<tr><td>9.</td><td>Parkingi dla samochodów</td><td>w sąsiedztwie stacji brak parkingu; samochody parkowane na poboczu drogi gruntowej biegnącej wzdłuż stacji</td></tr>
<tr><td>10.</td><td>Parkingi rowerowe</td><td>brak stojaków rowerowych</td></tr>
</table>

Kraków Bieżanów

Stacja linii SKA1 Kraków Bieżanów składa się z dwóch peronów (nr 2 i nr 3) jednokrawędziowych i jest położona przy ul. Stacyjnej w Krakowie. W trakcie kontroli NIK na peronie nr 3 zamieszczono informacje, że peron jest nieczynny od 1 lipca (bez podania roku). Dojście do peronu nr 2 nie prowadziło przez tory i możliwe było:

– szutrowym podejściem z ul. Stacyjnej, a następnie brukowanym chodnikiem z poręczami u wejścia na peron;

Zdjęcie nr 41
Wejście na perony nr 2 i (przez tory) nr 3 stacji Kraków Bieżanów od ul. Stacyjnej

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

– chodnikiem od ul. Bieżanowskiej, od przeciwległego krańca peronu.

Wstęp na nieczynny peron nr 3 nie został fizycznie zabezpieczony. Dojście na peron nr 3 od strony ul. Stacyjnej oraz peronu nr 2 odbywało się przez tory.

W trakcie kontroli NIK stacja formalnie nadal znajdowała się w procesie modernizacji.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- perony oznakowane tablicami z nazwą stacji, równolegle do peronów - nazwa stacji na fryzach gablot informacyjnych stojących na obu peronach - brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów (prostopadle do niego) - na peronach tablice z oznaczeniem kierunków jazdy („Wieliczka" i „Kraków Płaszów")

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na obu peronach po dwie wiaty siedziskowe - miejsca siedzące pod wiatami - na peronach rozmieszczono kosze na śmieci, przy czym na peronie nr 2 nierównomiernie - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronów i ich wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń, z wyjątkiem braku dwóch segmentów ogrodzenia na peronie nr 2 - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronów - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronów w kierunku przeciwnym do torów
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	brak przy peronach nr 2 i 3;
5.	Informacja pasażerska	- na peronie nr 3 brak informacji pasażerskiej – peron nieczynny w trakcie kontroli NIK - brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegar na peronie nr 2 wskazywał aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	oba perony objęto monitoringiem wizyjnym; umieszczono tablice informujące o monitorowaniu terenu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- wejście na peron nr 3, nieczynny w trakcie kontroli NIK, nie było zabezpieczone przed dostępem; brak fizycznych zabezpieczeń, a informacje zamieszczone na peronie nie były możliwe do odczytania przy wejściu na teren stacji oraz z peronu nr 2 - dojście na peron nr 3 (nieczynny w trakcie kontroli NIK) zabezpieczone labiryntem przed linią torów - powierzchnia peronu nr 2 wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtą linią ostrzegawczą o szerokości 17–18 cm
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściach na peron nr 2 oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - brak dotykowych ścieżek prowadzących na stacji - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniał ostrzegawczy pas dotykowy o szerokości 20 cm, pomalowany na biało, składający się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowiony w sąsiedztwie linii ostrzegawczej, poza strefą zagrożenia; na części pasa dotykowego widoczne ubytki i blaknięcie farby pokrywającej pas

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
9.	Parkingi dla samochodów	w sąsiedztwie stacji brak parkingu; samochody parkowane na nieoznaczonych miejscach postojowych o nawierzchni gruntowej w pobliżu wejścia na perony od ul. Stacyjnej Zdjęcie nr 42 Nieoznaczone miejsca postojowe przy ul. Stacyjnej w pobliżu dojścia do peronów nr 2 i 3 stacji Kraków Bieżanów *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*
10.	Parkingi rowerowe	przy wejściu na peron nr 2 zainstalowano pięć stojaków rowerowych, umożliwiających przypięcie łącznie 10 rowerów

Kraków Bieżanów Drożdżownia

Przystanek kolejowy linii SKA1 Kraków Bieżanów Drożdżownia jest wyposażony w jeden peron jednokrawędziowy i znajduje się u zbiegu ul. ks. Prałata M. Łaczka, ul. W. Lipowskiego oraz ul. Rakuś w Krakowie. Dojście do peronu prowadziło chodnikiem od ul. ks. Prałata M. Łaczka i od ul. Rakuś przez parking. Od ul. W. Lipowskiego dojście wymagało przejścia przez tory, zabezpieczonego z obu stron sygnalizacją świetlną i szlabanem.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany dwiema tablicami z nazwą stacji, równolegle do peronu - dwie tablice z nazwą stacji prostopadle do peronu: na południowym krańcu peronu oraz poza stacją za ul. W. Lipowskiego - nazwa stacji na fryzie gabloty informacyjnej stojącej na peronie - na peronie tablica z oznaczeniem kierunków jazdy („Wieliczka" i „Kraków Płaszów")

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na peronie 2 wiaty siedziskowe - miejsca siedzące pod wiatami - na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronu i jego wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń Zdjęcie nr 43 Fragment peronu na przystanku Kraków Bieżanów Drożdżownia *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.* - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronu - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronu w kierunku przeciwnym do toru
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	biletomat MKA przy wejściu na peron, czynny w trakcie oględzin
5.	Informacja pasażerska	- brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegar na peronie wskazywał aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	brak
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronu wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtą linią ostrzegawczą o szerokości 20 cm
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na peron oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - brak dotykowych ścieżek prowadzących na stacji - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniał ostrzegawczy pas dotykowy o szerokości 20 cm, pomalowany na biało, składający się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowiony w sąsiedztwie linii ostrzegawczej, poza strefą zagrożenia; na znacznej długości pasa dotykowego widoczne blaknięcie farby pokrywającej pas

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
9.	Parkingi dla samochodów	parking o nawierzchni gruntowej pomiędzy stacją a ul. Rakuś; kilkadziesiąt metrów od stacji, także przy ul. Rakuś, samochody pozostawiane na nieoznaczonych miejscach postojowych o nawierzchni gruntowej
10.	Parkingi rowerowe	- przy wejściu na peron zainstalowano dwa stojaki rowerowe, umożliwiające przypięcie łącznie czterech rowerów - przy wejściu na peron 5 zamykanych garaży rowerowych Zdjęcie nr 44 Garaż rowerowy i jeden ze stojaków przy wejściu na przystanek osobowy Kraków Bieżanów Drożdżownia *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*

Wieliczka Bogucice

Przystanek kolejowy linii SKA1 Wieliczka Bogucice składa się z jednego peronu jednokrawędziowego i znajduje się przy ul. Winnickiej w Wieliczce. Dojście do przystanku odbywało się od ul. Winnickiej i nie wymagało przejścia przez tory.

Zdjęcie nr 45
Wejście na peron przystanku Wieliczka Bogucice

Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.

ZAŁĄCZNIKI

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany dwiema tablicami z nazwą stacji, równolegle do peronu - dwie tablice z nazwą stacji prostopadle do peronu, na obu jego krańcach - nazwa stacji na fryzie gabloty informacyjnej stojącej na peronie - na peronie tablica z oznaczeniem kierunków jazdy („Wieliczka Rynek-Kopalnia" i „Kraków Główny")
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na peronie dwie wiaty siedziskowe - miejsca siedzące pod wiatami - na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronu i jego wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronu - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronu w kierunku przeciwnym do toru
3.	Toalety	brak
4.	Możliwość zakupu biletów	biletomat MKA przy wejściu na peron, nieczynny w trakcie oględzin
5.	Informacja pasażerska	- brak systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegar na peronie wskazywał aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	brak
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronu wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtą linią ostrzegawczą o szerokości 20 cm - przejście przez tory poprzedzone labiryntem Zdjęcie nr 46 Zablokowane przejście przez tory na przystanku Wieliczka Bogucice *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na peron oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - brak dotykowych ścieżek prowadzących na stacji - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniał ostrzegawczy pas dotykowy o szerokości 20 cm, pomalowany na biało, składający się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowiony w sąsiedztwie linii ostrzegawczej, poza strefą zagrożenia; na znacznej długości pasa dotykowego widoczne blaknięcie farby pokrywającej pas
9.	Parkingi dla samochodów	brak parkingu w sąsiedztwie przystanku; samochody parkują na poboczu ul. Winnickiej
10.	Parkingi rowerowe	przed wejściem na peron zainstalowano dwa stojaki rowerowe, umożliwiające przypięcie łącznie czterech rowerów

Wieliczka Park

Stacja linii SKA1 Wieliczka Park jest wyposażona w jeden peron dwukrawędziowy i znajduje się pomiędzy ul. E. Dembowskiego i ul. Prezydenta RP G. Narutowicza w Wieliczce. Dojście do stacji możliwe było:

– od ul. E. Dembowskiego poprzez sąsiadujący ze stacją parking P&R;
– od ul. G. Narutowicza po schodach, przez wybrukowany teren, a następnie brukowany chodnik.

Z obu stron dojście do peronu wymagało przejścia przez tory, przejściem niestrzeżonym, zabezpieczonym labiryntem.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany tablicą z nazwą stacji, ustawioną równolegle do peronu - dwie tablice z nazwą stacji prostopadle do peronu, na obu jego krańcach - nazwa stacji na fryzie gabloty informacyjnej stojącej na peronie - na peronie tablica z oznaczeniem kierunków jazdy („Wieliczka Rynek-Kopalnia" i „Kraków Główny")

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- poczekalnia w budynku dworca - na peronie dwie wiaty siedziskowe - miejsca siedzące pod wiatami - na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronu i jego wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronu, skierowane na obie jego krawędzie - odwodnienie liniowe wzdłuż peronu Zdjęcie nr 47 Peron na stacji Wieliczka Park *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*
3.	Toalety	dostępne w budynku dworca, w tym przystosowane dla osób niepełnosprawnych
4.	Możliwość zakupu biletów	biletomat MKA przy wejściu na peron, nieczynny w trakcie oględzin Zdjęcie nr 48 Nieczynny biletomat MKA przed przejściem przez tory i wejściem na peron stacji Wieliczka Park *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*
5.	Informacja pasażerska	- dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegar na peronie wskazywał aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronu wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtą linią ostrzegawczą o szerokości: 20 cm od strony toru nr 1 oraz 22 cm od strony toru nr 3 - przejście przez tory poprzedzone labiryntem
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na peron oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - brak dotykowych ścieżek prowadzących na stacji - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniały ostrzegawcze pasy dotykowe o szerokości 20 cm, pomalowane na biało, składające się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowione w sąsiedztwie linii ostrzegawczych, poza strefami zagrożenia; miejscami na pasach dotykowych widoczne prześwity spod farby pokrywającej pasy - na parkingu P&R w pobliżu wejścia na peron znajdowało się 13 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością
9.	Parkingi dla samochodów	- parking P&R w sąsiedztwie stacji na 231 samochodów - na ul. E. Dembowskiego naprzeciwko budynku dworca, ok. 100 m od peronu zatoka przeznaczona do zatrzymania się samochodu i wysiadania pasażerów
10.	Parkingi rowerowe	- 54 miejsca B&R umiejscowione na parkingu P&R, zadaszone wiatą, wyposażone w metalowe spiralne stojaki - dwa stojaki rowerowe umożliwiające przypięcie łącznie czterech rowerów w początkowej części peronu, wznoszącej się od poziomu szyn (przejścia przez tory) do poziomu samego peronu; odcinające dostęp do poręczy osobom o ograniczonej możliwości poruszania się Zdjęcie nr 49 Stojak rowerowy na peronie stacji Wieliczka Park *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*

Wieliczka Rynek-Kopalnia

Końcowa stacja linii SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia wyposażona jest w jeden peron jednokrawędziowy i znajduje się przy ul. A. Mickiewicza i ul. E. Dembowskiego w Wieliczce. Dojście do stacji możliwe było:

– od ul. A. Mickiewicza (deptakiem Trakt Solny),
– od ul. E. Dembowskiego poprzez sąsiadujący ze stacją parking i teren dworca autobusowego pochylnią albo schodami.

Dojście do peronu nie wymagało przejścia przez tory.

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
1.	Oznakowanie stacji i peronów	- peron oznakowany dwiema tablicami z nazwą stacji, ustawionymi równolegle do peronu - dwie tablice z nazwą stacji prostopadle do peronu, na obu jego krańcach Zdjęcie nr 50 Widok na przystanek osobowy Wieliczka Rynek – Kopalnia z ul. Mickiewicza *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.* - nazwa stacji na fryzie gabloty informacyjnej stojącej na peronie - na peronie tablica z oznaczeniem kierunku jazdy („Kraków Główny”)
2.	Strefa oczekiwania na pociąg (poczekalnia, zadaszenie, miejsca siedzące, estetyka i czystość, oświetlenie, odwodnienie)	- brak poczekalni - na peronie cztery wiaty siedziskowe - miejsca siedzące pod wiatami - na peronie równomiernie rozmieszczono kosze na śmieci - zachowana była estetyka i czystość, w nawierzchni peronu i jego wyposażeniu brak było widocznych ubytków i zniszczeń, z wyjątkiem braku jednego segmentu ogrodzenia przy jednej z czterech wiat - oświetlenie poprzez latarnie umieszczone na całej długości peronu - odwodnienie poprzez jednostronne nachylenie poprzeczne powierzchni peronu w kierunku przeciwnym do toru
3.	Toalety	dostępne w budynku na terenie sąsiedniego parkingu, o czym informowała tablica przy wyjściu z peronu
4.	Możliwość zakupu biletów	- biletomat MKA przy wejściu na peron od strony parkingu, przy końcu pochylni, czynny w trakcie oględzin - biletomat MKA na terenie parkingu, przy początku biegu pochylni prowadzącej na peron, czynny w trakcie oględzin
5.	Informacja pasażerska	- na peronie orientacyjna mapa okolicy stacji - dostępny system dynamicznej informacji pasażerskiej - słyszalne komunikaty głosowe z megafonów - zegar na peronie wskazywał aktualny czas
6.	Monitoring wizyjny	zainstalowano, umieszczono tablicę informującą o monitorowaniu terenu

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
7.	Oznaczenie stref zagrożenia	- powierzchnia peronu wzdłuż jego krawędzi wykonana z ryflowanych płyt betonowych w kolorze wiśniowym, z wyznaczoną strefą zagrożenia o szerokości 100 cm od jego krawędzi - strefa zagrożenia oznakowana żółtą linią ostrzegawczą o szerokości 20 cm Zdjęcie nr 51 Fragment krawędzi peronu na przystanku osobowym Wieliczka Rynek-Kopalnia *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*
8.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	- brak barier architektonicznych przy wejściu na peron oraz na peronie w postaci stopni lub przeszkód utrudniających przejście/przejazd osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, z wyjątkiem stojaków rowerowych, które – zainstalowane na peronie – mogły stanowić taką barierę, w szczególności po przypięciu do nich rowerów - brak planów dotykowych (tyflograficznych) stacji, oznaczeń w alfabecie Braille'a i innych oznaczeń w piśmie punktowym - brak dotykowych ścieżek prowadzących na stacji - identyfikację strefy zagrożenia przez osoby niewidome i słabowidzące zapewniał ostrzegawczy pas dotykowy o szerokości 20 cm, pomalowany na biało, składający się ze zbioru pojedynczych elementów wypukłych, umiejscowiony w sąsiedztwie linii ostrzegawczej, poza strefą zagrożenia; miejscami widoczne nieznaczne ubytki białej farby pokrywającej pas - na parkingu sąsiadującym ze stacją wyznaczono jedno miejsce postojowe dla osób z niepełnosprawnością
9.	Parkingi dla samochodów	parking przy stacji na 130 samochodów i 16 autobusów

Lp.	Elementy infrastruktury stacyjnej i towarzyszącej	Opis stanu
10.	Parkingi rowerowe	dwa stojaki rowerowe umożliwiające przypięcie łącznie czterech rowerów na peronie, mogące stanowić przeszkodę w poruszaniu się po nim, w szczególności po przypięciu do nich rowerów Zdjęcie nr 52 Fragment peronu przystanku osobowego Wieliczka Rynek-Kopalnia *Źródło: oględziny przeprowadzone przez NIK 22 maja 2020 r.*

6.2. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Cel główny kontroli

Czy budowa i rozwój SKA1 przebiegają prawidłowo, a jej funkcjonowanie przynosi założone efekty?

Cele szczegółowe

1. Czy budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury przebiegają terminowo oraz zgodnie z założonymi efektami rzeczowymi?
2. Czy SKA1 została zintegrowana z systemem transportu publicznego w aglomeracji krakowskiej?
3. Czy nastąpiła oczekiwana poprawa standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi?

Zakres podmiotowy

Urzędy obsługujące organizatorów publicznego transportu zbiorowego: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Urząd Miasta Krakowa oraz Urząd Miasta i Gminy Wieliczka; jednostki organizacyjne Gminy Miejskiej Kraków: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie oraz Zarząd Dróg Miasta Krakowa; jednostka organizacyjna Województwa Małopolskiego: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie; operator linii SKA1: Koleje Małopolskie sp. z o.o.; zarządca infrastruktury kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Kryteria kontroli

Kontrolę przeprowadzono pod względem kryterium legalności, gospodarności i rzetelności.

Okres objęty kontrolą

2017–2020 (I półrocze)

Okres prowadzenia kontroli

Kontrolę rozpoczęto 21 kwietnia 2020 r., a ostatnie wystąpienie pokontrolne podpisano 15 lipca 2020 r.

Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK

W toku kontroli zasięgano informacji od Wielickiej Spółki Transportowej sp. z o.o. na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK[89].

Pozostałe informacje

Kontrola została podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli. Wyniki kontroli przedstawione zostały w 8 wystąpieniach pokontrolnych skierowanych do kierowników skontrolowanych jednostek.

Do wystąpień pokontrolnych zastrzeżenia zgłosili kierownicy trzech jednostek:

1) Zarząd Kolei Małopolskich sp. z o.o. złożył jedno zastrzeżenie. W uchwale podjętej 23 września 2020 r. Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej NIK uwzględnił zastrzeżenie w całości;
2) Prezydent Miasta Krakowa złożył sześć zastrzeżeń. W uchwale podjętej 30 września 2020 r. Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej NIK uwzględnił w całości jedno zastrzeżenie, jedno uwzględnił w części, a cztery zastrzeżenia oddalił;
3) Zarząd PKP PLK S.A. złożył 10 zastrzeżeń. W uchwale podjętej 30 października 2020 r. Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej NIK uwzględnił w całości dwa zastrzeżenia, siedem uwzględnił w części, a jedno zastrzeżenie oddalił.

Stan realizacji wniosków pokontrolnych

W wystąpieniach pokontrolnych sformułowano ogółem 15 wniosków pokontrolnych, które dotyczyły w szczególności:

[89] Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2020 r. poz. 1200).

- bieżącego i kompleksowego monitorowania realizacji Planu transportowego, Polityki transportowej i Programu obsługi parkingowej, tak aby możliwa była ocena stopnia osiągnięcia zakładanych celów, oraz podejmowania współpracy z sąsiednimi j.s.t., Samorządem Województwa Małopolskiego, jego jednostkami organizacyjnymi i spółkami oraz innymi podmiotami w kwestii rozwoju i integrowania miejskiego systemu transportowego z linią SKA1 (Prezydent Miasta Krakowa);
- skoordynowania rozkładów jazdy linii autobusowych obsługiwanych przez WST i pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego z rozkładami jazdy pociągów SKA1 odjeżdżających i przyjeżdżających do stacji SKA Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz zainstalowania ścieżek dotykowych wyprowadzających z parkingu lub innych oznaczeń orientacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku na parkingach zlokalizowanych przy węzłach przesiadkowych (Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka);
- zapewnienia prawidłowego działania systemu informacji głosowej w pociągach oraz dostępności ALD dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej (Zarząd Kolei Małopolskich sp. z o.o.);
- opracowania strategii, o której mowa w pkt 4.4.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami technicznymi TSI PRM, oraz rozważenie możliwości instalacji monitoringu wizyjnego oraz tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na stacjach i przystankach SKA1, na których brak takiego wyposażenia, i montaż – we współpracy z organizatorem lokalnego transportu zbiorowego – stojaków rowerowych przy stacjach i przystankach, przy których brak takiego wyposażenia (Zarząd PKP PLK S.A.).

Z informacji o sposobie wykorzystania wniosków pokontrolnych wynikało, że do 15 grudnia 2020 r. zrealizowano cztery wnioski, a 11 wniosków było w trakcie realizacji.

Wykaz jednostek kontrolowanych

L.p.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.	Delegatura w Krakowie	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	Witold Kozłowski
2.		Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie	Katarzyna Węgrzyn-Madeja
3.		Urząd Miasta Krakowa	Jacek Majchrowski
4.		Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie	Łukasz Franek
5.		Zarząd Dróg Miasta Krakowa	Marcin Hanczakowski
6.		Urząd Miasta i Gminy Wieliczka	Artur Kozioł
7.		Koleje Małopolskie sp. z o.o.	Tomasz Warchoł
8.		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Ireneusz Merchel

6.3. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym[90]

Publiczny transport zbiorowy jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14). Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007[91], zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (art. 5 ust. 1). Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo (art. 7 ust. 1 pkt 1–5). Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta, związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego, miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu, powiatu – starosta, związku powiatów – zarząd związku powiatów, związku powiatowo-gminnego – zarząd związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego, województwa – marszałek województwa (art. 7 ust. 4 pkt 1–6). Do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (art. 8).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, 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, województwo w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich (art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 5 lit. a). Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego (art. 9 ust. 3). Treść planu transportowego została określona w art. 12.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na (art. 15 ust.1):

1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;

[90] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.)

[91] Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE L z 2007, Nr 315, str. 1, ze zm.).

3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
   a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
   b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
   c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
   d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
   e) systemu informacji dla pasażera;
4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe[92], za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina; wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg (art. 18).

[92] Dz. U. z 2020 r. poz. 8

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych[93] albo ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi[94] albo art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19).

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1). Umowa jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż 15 lat w transporcie kolejowym (art. 25 ust. 2 pkt 2).

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na (art. 43 ust. 1):

1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46;
4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie określonym przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zarządca infrastruktury kolejowej uwzględnia potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora (art. 43 ust. 2 i 3).

Zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego zostały określone w art. 46 ust. 1.

[93] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.).

[94] Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2019 r. poz. 1528, ze zm.).

Organizator, w zakresie swojej właściwości, przekazuje, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, właściwemu marszałkowi województwa informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego, w szczególności (art. 49 ust. 1):

1) liczbę linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy przez operatora wybranego w jednym z trybów, o których mowa w art. 19 ust. 1, operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym oraz przewoźnika;
2) liczbę operatorów wykonujących publiczny transport zbiorowy, wybranych w jednym z trybów, o których mowa w art. 19 ust. 1;
3) liczbę przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy;
4) łączną liczbę przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym oraz łączny przebieg na wszystkich liniach komunikacyjnych;
5) liczbę dworców i przystanków na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy;
6) czas trwania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
7) kwoty rekompensat, które otrzymali operatorzy.

Marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy. W terminie do dnia 31 marca każdego roku, marszałek województwa przekazuje zbiorczą informację ministrowi właściwemu do spraw transportu (art. 49 ust. 2 i 3). Szczegółowy zakres informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzory formularzy do przekazywania tych informacji zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji[95].

Ustawa o transporcie kolejowym[96]

Do zadań zarządcy infrastruktury (dalej: zarządca) należy utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy (art. 5 ust. 1 pkt 2). Perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego wchodzą w skład infrastruktury kolejowej (pkt 6 załącznika nr 1).

Operator stacji pasażerskiej podaje do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca kolejowego oraz na peronach lub przy drogach dojścia do peronów rozkład jazdy pociągów pasażerskich zatrzymujących się na tej stacji obowiązujący do kolejnej planowanej jego zmiany, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie (art. 30e ust. 3).

---

95 Dz. U. poz. 2382. Rozporządzenie weszło w życie 5 stycznia 2019 r. Poprzednio obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularz do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 86, poz. 473)

96 Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, ze zm.).

Zarządca monitoruje punktualność pociągów. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny (art. 30f ust. 1 i 2).

Udostępnianie stacji pasażerskiej polega na: umożliwieniu korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej; udostępnianiu przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych lub systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej (art. 36j ust. 1).

Ustawa o samorządzie gminnym[97]

Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego, lokalnego transportu zbiorowego (art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4). Wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego (art. 10 ust. 1).

Ustawa o samorządzie województwa[98]

Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych (art. 14 ust. 1 pkt 10). Województwo może zawierać z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych (art. 8 ust. 2).

Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym[99]

Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I[100], w odniesieniu do podróży objętych umowami transportowymi oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. Przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacji wymie-

[97] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, ze zm.).

[98] Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668, ze zm.).

[99] Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L Nr 315, str. 14, ze zm.).

[100] Ogólne warunki umów mające zastosowanie do umowy, rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży, rozkłady jazdy i warunki najniższych opłat za przewóz, dostępność, warunki dostępu i dostosowanie pociągu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, możliwość i warunki przewozu rowerów, dostępność miejsc siedzących w wagonach dla palących i dla niepalących w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych, działania mogące przerwać lub opóźnić połączenia, usługi dostępne w pociągu, procedury odbioru zagubionego bagażu, procedury wnoszenia skarg.

nionych w załączniku II część II[101]. Informacje te dostarczane są w najbardziej odpowiedniej formie. Szczególną uwagę poświęca się w tym zakresie potrzebom osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku (art. 8).

Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednie i rezerwacje. Przedsiębiorstwa kolejowe dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży: w kasach biletowych lub w automatach biletowych; za pośrednictwem telefonu, Internetu lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych; w pociągach. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o: możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, za pośrednictwem Internetu lub w pociągu; najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe (art. 9 ust. 1, 3, 5). W celu dostarczania informacji oraz wystawiania biletów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów korzystają z systemu KSIRTK[102] (art. 10 ust. 1)[103]. KSIRTK jest to skomputeryzowany system zawierający informacje o połączeniach kolejowych oferowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe; informacje zgromadzone w KSIRTK w odniesieniu do pasażerskich usług kolejowych obejmują informacje dotyczące: rozkładów jazdy połączeń pasażerskich; dostępności miejsc w połączeniach pasażerskich; opłat i warunków specjalnych; dostępności pociągów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; urządzeń do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub biletów bezpośrednich w zakresie, w jakim część lub wszystkie te urządzenia są udostępniane użytkownikom (art. 3 pkt 14).

Przedsiębiorstwa kolejowe określają normy jakości obsługi w połączeniach i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać wysoki poziom tych usług. Normy jakości obsługi obejmą co najmniej pozycje wymienione w załączniku III[104]. Przedsiębiorstwa kolejowe monitorują swoje wyniki w zakresie realizacji norm jakości obsługi. Przedsiębiorstwa kolejowe publikują każdego roku sprawozdanie na temat realizacji swoich norm jakości razem ze sprawozdaniem rocznym. Sprawozdanie na temat realizacji norm jakości obsługi publikowane jest na stronach internetowych przedsiębiorstw kolejowych.

---

[101] Usługi świadczone w pociągu, następna stacja, opóźnienia, główne możliwości przesiadek, kwestie bezpieczeństwa i ochrony.

[102] Komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym.

[103] Do 3 grudnia 2019 r. art. 10 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 nie był stosowany do krajowych połączeń pasażerskich na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. poz. 1680). Powyższe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zostało uchylone z dniem 3 grudnia 2019 r.

[104] Informacje i bilety, punktualność pociągów i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku zakłóceń w kursowaniu pociągów, odwołania pociągów, czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.), badanie opinii klientów, obsługa skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzestrzeganie norm jakości usług, pomoc świadczona osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

6.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE L z 2007, Nr 315, str. 1, ze zm.).
2. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L Nr 315, str. 14, ze zm.).
3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U z 2020 r. poz. 8)
6. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, ze zm.).
7. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668, ze zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji (Dz. U. poz. 2382).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 86, poz. 473)[105].
10. Uchwała Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim" (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego poz. 6255).
11. Uchwała Nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego poz. 5431).
12. Uchwała Nr XXX/357/2016 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 20 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka" (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego poz. 7993).

[105] Rozporządzenie zostało uchylone z dniem 30 maja 2018 r.

6.5. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Infrastruktury
8. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
9. Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych
10. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
11. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
12. Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
13. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
14. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
15. Marszałek Województwa Małopolskiego
16. Prezydent Miasta Krakowa
17. Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka
18. Prezydent Miasta Bydgoszczy
19. Prezydent Miasta Gdańska
20. Prezydent Gdyni
21. Prezydent Miasta Katowice
22. Prezydent Miasta Łodzi
23. Prezydent Miasta Poznania
24. Prezydent Torunia
25. Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy