



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.002.05.2020

Łukasz Franek  
Dyrektor Zarządu  
Transportu Publicznego w Krakowie  
ul. Wielopole 1,  
31-072 Kraków

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/066 Szybka Kolej Aglomeracyjna w aglomeracji krakowskiej – linia SKA1: Kraków Lotnisko –  
Wieliczka Rynek-Kopalnia

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków
Kierownik jednostki kontrolowanej	Łukasz Franek, Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, od 1 listopada 2018 r., tj. od momentu powstania tej jednostki organizacyjnej <sup>1</sup> .
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1.</li><li>2. Działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1.</li><li>3. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	lata 2017-2020 (I półrocze), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Marcin Stolarczyk, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/83/2020 z 18.05.2020 r.</li><li>2. Małgorzata Kram, Specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/58/2020 z 21.04.2020 r.</li><li>3. Szymon Stokłosa, Starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/59/2020 z 21.04.2020 r.</li></ol> <p>(akta kontroli str.1-7)</p>

<sup>1</sup> powołanej 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.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: ustawa o NIK

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W ocenie NIK ZTP podejmował działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi oferowanej pasażerom miejskiej komunikacji zbiorowej. Zgodnie z Planem transportowym Krakowa, pożądany poziom usług zaplanowany został do realizacji do 2024 r. Linie autobusowe kursujące w sąsiedztwie przystanków kolejowych SKA1 obsługiwane były przez pojazdy o wymaganym standardzie. NIK zwraca uwagę, że w przypadku linii tramwajowych standard dostępności nie został jeszcze osiągnięty, gdyż tylko 62% pojazdów zapewniało możliwość wsiadania i wysiadania dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Podobnie, do czasu kontroli NIK 57% tramwajów nie posiadało systemu klimatyzacji.

Zapewniono odpowiednią częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej, bezpośrednie połączenia wszystkich dzielnic miasta z linią SKA1, a także adekwatne do istniejących uwarunkowań wyposażenie przystanków.

Działania ZTP na rzecz zintegrowania miejskiego transportu publicznego z SKA1 polegały głównie na wprowadzeniu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, udostępnianiu danych na potrzeby wyszukiwarek połączeń oraz zapewnieniu różnorodnych kanałów dystrybucji biletów.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

### Opis stanu faktycznego i stanu faktycznego

Na Zarząd Transportu Publicznego, utworzony w formie jednostki budżetowej Miasta Krakowa 1 listopada 2018 r., nałożono m.in. – w zakresie niepowierzonym do realizacji innym miejskim jednostkom organizacyjnym – zadania organizowania, nadzorowania i prowadzenia wszelkich spraw związanych z publicznym transportem zbiorowym na terytorium Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin ościennych zgodnie z zawartymi porozumieniami<sup>4</sup>. Zadania te obejmowały w szczególności:

- 1) organizowanie przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego;
- 2) zapewnienie sprawnego i efektywnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, m.in. poprzez zlecenie 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) realizację miejskiej polityki rowerowej<sup>5</sup>;
- 4) budowę systemu informacji miejskiej;
- 5) zarządzanie funkcjonowaniem parkingów P&R na terenie Krakowa<sup>6</sup>.

Na terenie Miasta Kraków w czasie kontroli NIK znajdowało się 10 przystanków/stacji kolejowych<sup>7</sup> linii SKA1<sup>8</sup>. W sąsiedztwie przystanków linii SKA1 znajdowały się 42 przystanki miejskiej komunikacji publicznej, w tym 28 autobusowych, 13 tramwajowych i jeden autobusowo-tramwajowy, które obsługiwały

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>4</sup> W 2007 r. Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienia m.in. z gminami Wieliczka i Zabierzów, zobowiązując się do wykonywania przewozów pasażerskich na ich terenie.

<sup>5</sup> 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 z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

<sup>6</sup> 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 z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

<sup>7</sup> W niniejszym wystąpieniu określenia „przystanki kolejowe” i „stacje kolejowe” używane są zamiennie, bez rozróżnienia faktycznego statusu obiektu infrastruktury kolejowej.

<sup>8</sup> W trakcie kontroli NIK, 14 czerwca 2020 r., otwarta została 11 stacja SKA1 na terenie Krakowa, tj. Kraków Bronowice. Przystanki KMK dojeżdżające w pobliże tej stacji nie były przedmiotem niniejszej kontroli.

28 linii autobusowych i 12 tramwajowych. Przy czterech przystankach kolejowych, zdaniem ZTP, funkcjonowały węzły przesiadkowe, zapewniające dostęp do miejsc postojowych dla samochodów, parkingi B&R, stanowiska K&R, spójność przestrzenną i sprawne przemieszczanie się pomiędzy środkami transportu oraz dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Były to miejsca zlokalizowane wokół następujących stacji SKA1: Kraków Główny, Kraków Płaszów, Kraków Łobzów oraz Kraków Młynówka. Jednocześnie ZTP wskazało, że na terenie Krakowa mają funkcjonować dwa zintegrowane węzły przesiadkowe<sup>9</sup> (Kraków Główny i – planowany – Kraków Bronowice), dla transportu miejskiego i regionalnego, o których mowa w Planie transportowym Krakowa.

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: Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Płaszów, Kraków Główny, Kraków Łobzów i Kraków Młynówka. Gorzej skomunikowane, bo w odległości do 500 m od najbliższego przystanku KMK, były 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. 1 200 m. Kontrolowana jednostka wyjaśniła, że było to spowodowane ograniczeniami parametrów sieci dróg osiedlowych w tym obszarze, które nie pozwalały na przejazd autobusów.

W okresie objętym kontrolą w ZTP nie prowadzono 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; nie likwidowano również istniejących przystanków na tych liniach.

Przed okresem objętym kontrolą, w 2015 r., w związku z wybudowaniem nowego przystanku kolejowego SKA1 Kraków Młynówka ustanowiono dwa nowe przystanki komunikacji miejskiej (KMK) o nazwie Młynówka SKA w ciągu ul. Balickiej<sup>10</sup>. Ponadto zmieniono nazwy następujących przystanków KMK znajdujących się w sąsiedztwie przystanków kolejowych linii SKA, poprzez dodanie do ich nazwy członu „SKA”: Łobzów SKA i Bieżanów Drożdżownia SKA. Zmieniono także przebieg linii autobusowej 209 na terenie gminy Zabierzów, tak aby jej trasa przebiegała przez teren terminala lotniczego w Balicach. W sąsiedztwie przystanku kolejowego SKA1 gmina Zabierzów usytuowała przystanki autobusowe dedykowane linii 209.

Przy żadnej stacji SKA1 na terenie Krakowa do dnia zakończenia kontroli NIK (15 lipca 2020 r.) nie było parkingu funkcjonującego w systemie P&R. Przy dwóch stacjach SKA1 (Kraków Główny i Kraków Łobzów) dostępne były miejsca K&R.

Przy trzech stacjach SKA1 (Kraków Główny, Kraków Łobzów i Kraków Zabłocie) dostępne były miejsca postojowe w strefie płatnego parkowania. Przy pięciu stacjach SKA1 zlokalizowano bezpłatne miejsca parkingowe (Kraków Olszanica, Kraków Zakliki, Kraków Młynówka, Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów, Kraków Bieżanów Drożdżownia). Przy stacji SKA1 Kraków Prokocim nie były dostępne miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

(akta kontroli str. 8-29, 30-52, 423 - 456, 241-313)

<sup>9</sup> O których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.

<sup>10</sup> W ramach działalności Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportowej (ZIKiT), tj. podmiotu, którego zadania po jego rozwiązaniu 1 listopada 2018 r. częściowo przejął ZTP.

W okresie objętym kontrolą w sąsiedztwie jednego przystanku SKA1 (Kraków Bieżanów Drożdżownia) zainstalowano garaże dla rowerów (pięć stanowisk). 23 miejsca dla rowerów przygotowano w rejonie przystanków KMK na Placu Bohaterów Getta (w pobliżu stacji SKA1 Kraków Zabłocie) oraz 11 miejsc przy przystankach KMK Łobzów SKA (w pobliżu stacji SKA1 Kraków Łobzów). Ponadto w pobliżu stacji Kraków Bieżanów Drożdżownia dostępne były stojaki na cztery rowery, przy stacji Kraków Bieżanów – pięć podwójnych stojaków, a przy stacji Kraków Łobzów – dodatkowo 23 miejsca na rowery.

W sprawie instalowania parkingów B&R (stojaków umożliwiających bezpieczne pozostawienie roweru) Dyrektor ZTP wyjaśnił, że „stojaki rowerowe stawiane są na wnioski mieszkańców, instytucji itp. lub w wyniku własnej analizy”. Dodał, że wnioski „strony społecznej spełniane są, jeżeli tylko stan własności gruntów, zagospodarowanie oraz organizacja ruchu na to pozwala. Jeżeli w danej lokalizacji brak uchwytów oznacza to, że mieszkańcy nie zgłaszali zapotrzebowania lub brak jest technicznych możliwości lokalizacji uchwytów”.

(akta kontroli str. 644 - 694)

Standard 21 przystanków KMK<sup>11</sup> poddanych oględzinom (tj. 50% przystanków KMK znajdujących się w sąsiedztwie stacji kolejowych SKA1) przedstawiał się następująco:

- 11 (52%) wyposażono w wiaty przystankowe;
- 14 (67%) wyposażono w ławki;

(akta kontroli str. 423-456)

- 1 wyposażono w monitoring wizyjny (Płaszów Estakada);
- bezpośrednio w rejonie 13 (62%) znajdowało się 9 biletomatów (cztery automaty KMK i pięć automatów MKA);
- 21 (100%) wyposażono w kosze na śmieci;
- w pobliżu 19 (90%) znajdowało się oświetlenie (lampy uliczne)<sup>12</sup>; czas włączania i wyłączenia oświetlenia, niezależnie od pory roku, regulowany był automatycznym włącznikiem w oparciu o zegar astronomiczny (w odniesieniu do godziny zapadania zmierzchu). Na dwóch przystankach KMK pn. Bieżanów Drożdżownia SKA nie było oświetlenia. Dyrektor ZTP wyjaśnił, że do ZTP nie wpłynęły skargi lub wnioski w zakresie braku oświetlenia w rejonie przystanków KMK. „Tutejsza jednostka wystąpi do Zarządu Dróg Miasta Krakowa z informacją o braku stosownego oświetlenia.”;
- żaden przystanek nie został zaopatrzony w drogowskazy pokazujące drogę/kierunek dojścia do stacji SKA1;
- z 21 (100%) 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;

<sup>11</sup> Lista przystanków KMK usytuowanych w odległości do 300 m od przystanku kolejowego SKA1: 1) Bieżanów Drożdżownia SKA (kierunek: ul. Drożdżowa); 2) Bieżanów Drożdżownia SKA (kierunek: ul. Mała Góra); 3) Dworzec Płaszów Estakada (kierunek: ul. Wielicka); 4) Dworzec Płaszów Estakada (kierunek: ul. Lipska); 5) Łobzów SKA (Wrocławska, kierunek: al. Kijowska); 6) Łobzów SKA (Wrocławska, kierunek: ul. Czyżewskiego); 7) Łobzów SKA (ul. Radzikowskiego, kierunek: ul. Weissa); 8) Łobzów SKA (ul. Wybickiego, kierunek: ul. Łokietka); 9) Młynówka SKA (kierunek: Centrum); 10) Młynówka SKA (kierunek: Mydlniki). Lista przystanków KMK usytuowanych w odległości do 500 m od przystanku kolejowego SKA1: 1) Bieżanów Pomnik (kierunek: ul. Mała Góra); 2) Bieżanów Pomnik (kierunek: Półłanki); 3) Plac Bohaterów Getta (autobusowy, kierunek: ul. Starowiślna); 4) Plac Bohaterów Getta (autobusowy, kierunek: ul. Wielicka); 5) Plac Bohaterów Getta (tramwajowy, kierunek: ul. Starowiślna); 6) Plac Bohaterów Getta (tramwajowy, kierunek: ul. Wielicka); 7) Plac Bohaterów Getta (busy, ul. Na Zjeździe, kierunek: Centrum); 8) Plac Bohaterów Getta (busy, ul. Na Zjeździe, kierunek: Gdów); 9) Prokocim Rynek (kierunek: ul. Sucharskiego); 10) Prokocim Rynek (kierunek: ul. Wielicka); 11) Zakliki.

<sup>12</sup> W okolicy przystanków Kraków Drożdżownia SKA latarnie uliczne nie znajdowały się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków

- na 2 przystankach (Plac Bohaterów Getta) zatrzymywało się łącznie 19 linii prywatnych przewoźników, realizujących przewozy na następujących trasach: Wieliczka, Gdów, Bochnia, Dobczyce, Węglówka, Wiśniowa, Chobot, Jaroszkówka, Niepołomice, Cichawka, Zbydniów, Sobolów, Rozdziele, Chrosna.

(akta kontroli str. 242-313, 316-318, 320, 423-456)

Na 22 z ww. 42 przystanków KMK<sup>13</sup> 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.

(akta kontroli str. 316, 635, 663)

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że „wiaty przystankowe i inne elementy poprawiające jakość podróży pasażerów (np. ławki) montowane są na przystankach (...) w miarę możliwości, tj. z uwzględnieniem m.in. obecnej sytuacji finansowej (...) oraz warunków technicznych i terenowych, przede wszystkim zgodnie z zapotrzebowaniem zgłaszanym przez pasażerów i na ich wnioski (...). W celu wyposażenia przystanku w wiatę niezbędny jest peron przystankowy o odpowiednich parametrach w zakresie szerokości (...).”

(akta kontroli str. 649)

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; pałaki na kasetony; ramki na rozkłady jazdy; słupki.

(akta kontroli str. 35-36, 635)

ZTP przeprowadzał kontrole infrastruktury przystankowej w Gminie Miejskiej Kraków wg planu (kolejne dzielnice<sup>14</sup>) oraz dodatkowo w przypadku wpłynięcia skargi na jego stan. W przypadku skargi na stan przystanku znajdującego się poza Krakowem, informację przekazywano do odpowiedniej terytorialnie gminy. Kontrole infrastruktury przystankowej w Krakowie przeprowadzone w okresie 1 styczeń 2020 r.-8 lipiec 2020 r. wykazały 31<sup>15</sup> nieprawidłowości wśród 42 przystanków funkcjonujących w sąsiedztwie linii SKA1.

(akta kontroli str. 339-342, 617-620, 635-637)

Linie KMK zapewniały bezpośrednie połączenie wszystkich 18 dzielnic Krakowa z przystankami kolejowymi SKA1, przede wszystkim z Krakowskim Centrum Komunikacyjnym<sup>16</sup>.

(akta kontroli str. 457-501, 637, 644-694)

Wszystkie linie KMK były podzielone na typy pod kątem interwału. Linie magistralne tramwajowe kursowały co 5-7,5 minut, a autobusowe co 7,5-12 minut. Linie wspomagające tramwajowe kursowały co 15 minut, a autobusowe co 15-20 minut. Pozostałe linie autobusowe uzupełniające kursowały co 24-30 minut, a w przypadku wybranych linii interwał był dobierany indywidualnie.

(akta kontroli str.314-315, 319, 321-337)

<sup>13</sup> To jest 55%. Przy obliczeniu odsetka uwzględniono fakt, że dwa z 42 przystanków znajdują się w tunelu.

<sup>14</sup> Każdy przystanek na terenie Gminy Miejskiej Kraków jest kontrolowany min. 1 x w miesiącu.

<sup>15</sup>

<sup>16</sup> 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.

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że „(...) opierając się na zapisach Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących (...) docelowy pożądaną poziom usług (...) zakłada między innymi bezpośrednio połączeń, przesiadkowość, częstotliwość oraz regularność kursowania na wskazanym w dokumencie poziomie, do osiągnięcia do 2024 r. Analizując częstotliwość kursowania pojazdów na wybranych 21 przystankach należy zauważyć, że niektóre z nich charakteryzują się częstotliwością odjazdów pojazdów w godzinach szczytów komunikacyjnych spełniającą określone w dokumencie standardy. Są to jednak przystanki zlokalizowane przy głównych ciągach komunikacyjnych, po których poruszają się linie magistralne generujące wystarczające potoki pasażerskie (...). Należy do nich zaliczyć np. przystanki tramwajowe:

\* Dworzec Płaszów Estakada (średnio w godzinie szczytu komunikacyjnego w dzień roboczy odjazd pojazdu co 2,5 minuty: 12 odjazdów linii 50 oraz po 4 odjazdy linii 9,49 i 11),

\* Plac Bohaterów Getta (średnio w godzinie szczytu komunikacyjnego w dzień roboczy odjazd pojazdu co 3 minuty (...)).

(akta kontroli str. 644 do 694)

W wymaganiach w zakresie jakości usług przewozowych stanowiących załącznik do umów na świadczenie autobusowych i tramwajowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach KMK określono, że za odjazd punktualny uważa się każdy przypadek, w którym odjazd autobusu nastąpił nie później niż w ciągu 3 minut w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy. Nie stosuje się tolerancji w przypadku odjazdów nadspieszonych. Każdy przypadek odjazdu autobusu wcześniej niż 4 minuty przed czasem ustalonym w rozkładzie jazdy, spóźnienia autobusu większego, niż odstęp wynikający z częstotliwości kursowania dla linii o częstotliwości mniejszej niż 8 minut, braku pojazdu w punkcie obserwacji skutkuje uznaniem kursu za niezrealizowany.

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<sup>17</sup>.

Kontroli podlegało co miesiąc 500 kursów autobusowych i 500 tramwajowych. Analiza przedstawionych danych wykazała, że wartość procentowa punktualności w przypadku kursów autobusowych wahała się w przedziale od 61,00% (listopad 2018 r.) do 89,60% (lipiec 2018 r.). Punktualność kursów tramwajowych wahała się pomiędzy 75,96% (listopad 2019 r.) a 95,40% (czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień 2018 r.). Odsetek opóźnionych kursów tramwajowych wahał się pomiędzy 3,8% (czerwiec 2018 r.) a 21,78% (listopad 2019 r.). Odsetek opóźnionych kursów autobusowych wahał się pomiędzy 9,60% (lipiec 2018r.) a 38,20% (maj 2019 r.).

(akta kontroli str. 94-238, 502-541, 580-613, 695-696)

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że ZTP wykorzystuje wyniki kontroli usług przewozowych w celu obliczania miesięcznych wskaźników służących do oceny/monitorowania jakości świadczonych usług oraz obliczania pomniejszenia wynagrodzenia do comiesięcznych rozliczeń pracy przewozowej z operatorami (naliczanie kar umownych – przyp. NIK). (...) wyniki kontroli w zakresie punktualności często są

<sup>17</sup> TTSS – (ang. Traffic Tram Supervision System) System Nadzoru Ruchu Tramwajowego.

podstawą do wprowadzania korekt czasów przejazdu a w konsekwencji korekt rozkładów jazdy linii.

(akta kontroli str. 645,660)

W trakcie oględzin stwierdzono punktualność przejazdów. Odstępstwo dotyczyło linii prywatnego przewoźnika, który miał możliwość odstąpienia od realizacji kursu z uwagi na obostrzenia związane z występowaniem COVID19. W czasie oględzin nie stwierdzono kursów opóźnionych (powyżej 3 min. spóźnienia) ani kursów nadspieszonych.

(akta kontroli str.423-456)

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, tj. MPK S.A. i Mobilis sp. z o.o., dysponowały taborom o następującym wyposażeniu:

- klimatyzacja -100% autobusów, 43,1% tramwajów;
- biletomaty - 100% autobusów, 100% tramwajów<sup>18</sup>;
- 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;

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że ponieważ nie wszystkie pociągi tramwajowe posiadają przedział niskiej podłogi, który umożliwia bezproblemowe wsiadanie osób o ograniczonej mobilności, w pojazdach wysokopodłogowych, przy przestrzeni dostosowanej m. in. dla osób na wózkach inwalidzkich i dla wózków dziecięcych, schody do pojazdu zostały tak wyposażone (likwidacja centralnej poręczy ułatwiającej wsiadanie), aby umożliwić wniesienie wózka osoby niepełnosprawnej lub wózka dziecięcego - najczęściej są to drugie drzwi w pociągu tramwajowym.

- monitoring wizyjny przestrzeni pasażerskiej: 99,4% autobusów, 61,7% tramwajów;
- monitoring wizyjny toru jazdy: 99,4% autobusów, 100% tramwajów;
- system alarmowy: wszystkie pociągi tramwajowe wyposażone są w hamulec bezpieczeństwa zlokalizowany w przedziale pasażerskim oraz dodatkowo najnowsze tramwaje (NGT8, 2014N) posiadają wewnętrzny interkom do kontaktu z prowadzącym. Stanowi to 20,3% taboru. W autobusach nie stosuje się tego typu urządzeń.

(akta kontroli str.65-70, 76-238, 240-241, 350-353, 644-694)

Liczba autobusów komunikacji miejskiej z silnikami niskoemisyjnymi, w tym elektrycznymi i hybrydowymi, przedstawiała się następująco: klasyczny silnik - 564 sztuk - 86%; hybrydy - 65 sztuk - 9,9%; elektryczne - 27 sztuk - 4,1%.

(akta kontroli str. 30 do 37)

Przepisy taryfowe obejmujące m.in. ceny i rodzaje biletów KMK określone zostały uchwałą nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. z późniejszymi

<sup>18</sup> W odniesieniu do automatów biletowych pojazdów KMK następujące automaty mobilne: a) 351 szt. typu TiCOMAT 810 - płatność gotówką, b) 257 szt. typu TiCOMAT 8010 - płatność gotówką, c) 189 szt. typu TiCOMAT 8010 - płatność gotówką i kartą, d) 269 szt. typu MERA BM-06 - płatność gotówką i kartą, e) 82 szt. typu MERA BM-102 - płatność kartą.



zmianami. W ramach statutowych zadań ZTP<sup>19</sup> (a wcześniej ZIKiT) zawarł umowy biletowe, które miały na celu integrację systemów KMK oraz przewozów kolejowych, w tym linii SKA1. Ponadto zawarto umowę z 15 października 2015 r. pomiędzy Gminą Miejską Kraków jako Zamawiającym oraz Unicard SA i ATOS POLSKA SA (Wykonawca), która określała zasady wzajemnej współpracy przy dystrybucji biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych organizowanych przez Kraków w ramach systemu KMK w związku z realizowanym przez Wykonawcę projektem pn. *Małopolska Karta Aglomeracyjna – System zarządzania transportem zbiorowym w Małopolsce*.

Umowy dotyczące współpracy Miasta z PKP IC, PR oraz KMŁ<sup>20</sup> w zakresie wzajemnego honorowania biletów KMK oraz biletów kolejowych zostały zawarte w 2018 r. w związku z pracami inwestycyjnymi i modernizacyjnymi prowadzonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA i związanymi z nimi utrudnieniami dla podróżnych.

Według stanu na 5 czerwca 2020 r. na terenie Gminy Miejskiej Kraków funkcjonowały zintegrowane bilety okresowe miesięczne na przejazdy łączone KMK oraz kolejami aglomeracyjnymi (Koleje Małopolskie lub POLREGIO Sp. z o.o.). Zintegrowany bilet uprawniał do nieograniczonej liczby przejazdów we wszystkie dni tygodnia:

- na wskazanej na bilecie trasie kolejowej, w klasie 2 pociągów osobowych,
- na przejazdy jedną, dwoma lub wszystkimi liniami KMK w I strefie biletowej<sup>21</sup> albo dwoma lub wszystkimi liniami KMK w I+II strefie biletowej<sup>22</sup>.

(akta kontroli str. 354-422, 559-563, 564-579, 625-633)

Ceny zintegrowanych biletów okresowych obowiązujące od 17 lutego 2020 r. wyliczone były jako suma odpowiedniego biletu KMK i ceny odpowiedniego biletu PR lub KMŁ (w tym na linii SKA1). W poniższej tabeli przedstawiono obowiązujące ceny biletów zintegrowanych:

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

<sup>19</sup> Zgodnie z zapisami Statutu ZTP jednym z elementów działalności tej jednostki były działania podejmowane w celu zintegrowania usług przewozowych w transporcie publicznym na obszarze miasta Krakowa i gmin leżących w jego sąsiedztwie i funkcjonalnie z nim powiązanych.

<sup>20</sup> Umowy obowiązujące do 30 czerwca 2021 r.

<sup>21</sup> Strefa obejmująca terytorium Gminy Miejskiej Kraków w jej granicach administracyjnych.

<sup>22</sup> II strefa biletowa obejmowała terytoria miast i gmin, które przystąpiły do porozumień z GMK w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego. 20 grudnia 2007 r. GMK zawarła sześć porozumień międzygminnych w sprawie wykonywania zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Porozumienia zawarto z następującymi jednostkami samorządowymi: Miastem i Gminą Skawina, Miastem i Gminą Wieliczka, Gminą Liszki, Gminą Czernichów, Gminą Zabierzów oraz Gminą Zielonki. Na mocy zawartych porozumień sześć ww. jednostek samorządu terytorialnego powierzyło GMK wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego.

Obszar obowiązywania zintegrowanych biletów w pociągach KMŁ był ograniczony stacjami: Kraków Lotnisko (Kraków Airport), Wieliczka Rynek Kopalnia, Krynica-Zdrój, Zakopane, Jasło, Sędziszów oraz pomiędzy stacjami tego obszaru.

Ceny biletów zintegrowanych były niższe od sumy biletów KMK i kolejowego.

Na mocy umowy z 8 grudnia 2014 r. zawartej pomiędzy Gmina Miejską Kraków, KMŁ oraz MPK S.A. funkcjonował wspólny bilet 70-minutowy na okaziciela, uprawniający do korzystania ze środków KMK w strefach biletowych I i II oraz pociągów KMŁ<sup>23</sup>. W okresie ważności biletu 70-minutowego możliwa była nieograniczona liczba przejazdów i przesiadek środkami KMK lub/i pociągami KMŁ. Czas przeznaczony na przesiadanie wliczany był do czasu podróży. Bilety 70-minutowe w trakcie kontroli NIK (I połowa 2020 r.) były w cenie: 5,40 zł - bilet normalny; 2,70 zł - bilet ulgowy<sup>24</sup>.

(akta kontroli str.52-64, 559-563, 564-579, 639-643)

Sprzedaż biletów zintegrowanych była prowadzona:

- w systemie Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej, za pomocą karty MKA lub aplikacji iMKA,
- przez POLREGIO Sp. z o.o. (PR) w formie biletu na nośniku papierowym we wszystkich kasach biletowych tego przewoźnika lub za pomocą terminali mobilnych używanych w pociągach PR,
- przez KMŁ w formie biletu na nośniku papierowym w kasach biletowych lub automatach stacjonarnych oraz automatach zamontowanych w pociągu; u obsługi w pociągu – wyłącznie na wyjazd w dniu nabycia biletu.

(akta kontroli str. 559-563)

Bilety 70-minutowe można było zakupić: w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM), w automatach mobilnych w pojazdach KMK, Punktach Obsługi Pasażera, innych punktach dystrybucyjnych KMK, w pociągach KMŁ: u obsługi i w automacie biletowym.

(akta kontroli str. 559-563)

W umowach na świadczenie usług komunikacji miejskiej w zakresie przewozów tramwajowych i autobusowych określono wymagania dotyczące informacji pasażerskiej w pojazdach KMK.

P.o. Zastępca Dyrektora ZTP poinformowała, że system informacji pasażerskiej działał we wszystkich pojazdach KMK, przy czym zakres tej informacji zależy od typu pojazdu. Obejmował on:

- elektroniczną informację pasażerską dotyczącą kolejnych przystanków występującą w 88,4% tramwajów i 100% autobusów - statyczną (tablice) lub dynamiczną informację o trasie przejazdu;
- informacje o aktualnej godzinie na wewnętrznych tablicach oraz kasownikach we wszystkich pojazdach;
- system informacji głosowej obejmującej bieżący obsługiwany przystanek i kolejny przystanek na trasie (88,1% autobusów i 84,9% tramwajów). Dodatkowo w funkcję zapowiedzi o możliwości przesiadki (ogólna informacja o możliwości przesiadki) wyposażonych było 82,8% autobusów i 84,9% tramwajów.

(akta kontroli str. 240-241)

Spośród 21 skontrolowanych przystanków komunikacji miejskiej:

<sup>23</sup> Z wyjątkiem odcinka linii SKA1 Kraków Olszanica - Kraków Lotnisko/Airport.

<sup>24</sup> Cena nie ulegała zmianie od 2017 r.

- 4 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 komunikacji miejskiej w Krakowie (zawierającej m.in. linki do wyszukiwarki połączeń);
- 21 (100%) wyposażono w rozkłady jazdy dla 30 (100%) linii KMK, w tym w dniu oględzin na 11 przystankach (52%) dostępne były rozkłady jazdy pięciu linii nocnych, które nie kursowały z uwagi na ograniczenia związane z COVID19; kwestię tę przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*;
- 21 posiadało tablicę z nazwą przystanku widoczną z pojazdu;
- na 12 przystankach o dużej wymianie pasażerów umieszczono podświetlone tablice informacyjne (tzw. gabloty), w widocznym miejscu znajdował się adres strony internetowej dedykowanej pasażerom komunikacji zbiorowej;
- 8 (38%) wyposażono w informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozu; informacje o taryfach były dostępne w języku angielskim;
- 7 (33%) wyposażono w mapy i schemat sieci komunikacyjnej; .

W odniesieniu do niezamieszczenia na wszystkich skontrolowanych przystankach informacji o opłatach, ulgach i regulaminie przewozu oraz map i schematów sieci komunikacyjnej, Dyrektor ZTP wyjaśnił m.in., że „w zarządzaniu jednostki obecnie pozostaje około 4 tys. przystanków. Wyposażenie przystanków KMK jest skorelowane z liczbą linii, które obsługuje dany przystanek oraz liczbą pasażerów, którzy będą z niego korzystać. Ponadto, na przystanku w pierwszej kolejności umieszcza się informacje istotne dla pasażera i wymagane przepisami tj. oznaczenie linii oraz rozkład jazdy, w drugiej kolejności informacje o organizatorze. Pozostałe informacje mogą lecz nie muszą stanowić przedmiotu ekspozycji. (...) Wszystkie informacje dostępne są szeroko na stronach internetowych zarówno ZTP, Urzędu Miasta Krakowa czy BIP (dotyczy np. uchwały taryfowej).”

NIK zwraca uwagę, że na przystankach, na których nie ma możliwości umieszczenia pełnej informacji pasażerskiej, wymaganej standardem określonym w Planie transportowym Krakowa, należałoby co najmniej zamieścić odwołanie, gdzie przedmiotowe informacje są dostępne (np. adres strony internetowej, nr telefonu odpowiedzialnej jednostki).

(akta kontroli, str. 242-313, 338, 423-456)

Dyrektor ZTP dodał, że „w listopadzie 2017 r. ówczesny ZIKiT na przystanku pn. Dworzec Płaszów Estakada (...) zamontował dodatkową gablotę informacyjną z przeznaczeniem umieszczania w nich rozkładów PKP zarówno dla pasażerów linii kolejowych, jak i komunikacji miejskiej dokonujących przesiadki w wskazanej lokalizacji. (...) Wg wspólnych ustaleń PKP zobligowało się do bieżącej wymiany i aktualizacji przedmiotowych rozkładów linii kolejowych we własnym zakresie, natomiast po stronie aktualnie ZTP znajduje się utrzymanie elementów infrastruktury”.

(akta kontroli str. 644-694)

Strona internetowa kontrolowanej jednostki znajdująca się po adresem kmkrakow.pl zawierała łącze do aplikacji pn. jakdojade.pl. Ww. aplikacja umożliwiała wyszukiwanie połączeń komunikacyjnych na terenie poszczególnych miast

wyznaczonych przez użytkownika, w tym Krakowa. KMK wraz z KMŁ oraz PR była partnerem omawianej aplikacji, a rola ZTP polegała głównie na udostępnianiu danych i zapewnieniu ich poprawności. Jednostka nie odpowiadała i nie miała wpływu na formę prezentacji tych danych, działania algorytmów przetwarzających dane (np. wyszukiwarki połączeń) czy funkcyjność aplikacji. Aplikacja poza wyszukiwaniem połączeń środkami transportu publicznego (KMK oraz połączenia kolejowe) stwarzała możliwość zakupu biletów KMK. Dyrektor ZTP wskazał ponadto na inne aplikacje mobilne umożliwiające zakup biletów do kasowania: mPay, moBiLET, SkyCash, zbiletem.pl, iMKA.

(akta kontroli str. 645, 657)

W zakresie promocji miejskiego transportu zbiorowego Dyrektor ZTP wyjaśnił, że jednostka prowadzi stronę internetową [www.ztp.krakow.pl](http://www.ztp.krakow.pl) oraz udostępnia swoje artykuły na stronie głównej [www.krakow.pl](http://www.krakow.pl). ZTP prowadzi również kanały na portalach społecznościowych typu Facebook, Instagram, Twitter. Zamieszczono również reklamę w Radiu Kraków zachęcającą do zakupu biletu sieciowego na wszystkie linie tramwajowe i autobusowe oraz artykuły sponsorowane w lokalnych mediach internetowych. Corocznie organizowano m.in. Tydzień Zrównoważonego Transportu, a w okresie letnim wspólnie z MPK S.A. uruchamiano specjalne linie muzealne obsługiwane taborem zabytkowym.

(akta kontroli str. 616, 644-694)

W okresie objętym kontrolą ZTP zrealizował jedną inwestycję w infrastrukturę związaną z funkcjonowaniem SKA1. Było to zadanie pn. *BIKE-owy Parking – tanio, szybko, wygodnie i zdrowo dla miasta*, wykonane w ramach budżetu obywatelskiego. W 2019 r. zamontowano pięć samoobsługowych, zamykanych boksów rowerowych przy stacji kolejowej SKA1 Kraków Drożdżownia<sup>25</sup>. Kwota wydatków Miasta na ww. zadanie inwestycyjne wyniosła 50 000 zł. Umowa z Wykonawcą obejmowała ponadto wdrożenie i uruchomienie systemu obsługi boksów oraz zarządzanie i utrzymanie systemu przez cały okres obowiązywania umowy operatorskiej.

(akta kontroli str. 19-29, 71-93, 542-558, 634)

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że ZTP nie jest jednostką powołaną do realizacji inwestycji w dosłownym rozumieniu tego pojęcia. W zakresie funkcjonowania ZTP widnieje pozycja tzw. „inwestycyjna” odnosząca się do umowy koncesji i związana z budową i eksploatacją wiat przystankowych na terenie miasta Krakowa, polegająca przede wszystkim na wymianie już istniejących starych i wyeksploatowanych zadaszeń na nowe konstrukcje. Ponadto podał, że z uwagi na prowadzony remont linii kolejowej nr 91 kursowanie SKA1 nie wpływa znacząco na komunikację miejską w Krakowie.

(akta kontroli str.457 do 460, 614 do 616, 644, 646)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Na 11 spośród 21 kontrolowanych przystanków (52%) umieszczono w rozkładzie jazdy linie nocne, które w czasie kontroli NIK nie kursowały z uwagi na ograniczenia związane z COVID19, co było działaniem nierzetelnym.

Dyrektor ZTP wyjaśnił, że „na wytypowanych przystankach zostały umieszczone komunikaty dotyczące funkcjonowania transportu publicznego. Przy wyborze kierowano się dostępnością miejsca w gablotach informacyjnych oraz priorytetem przystanków, czyli znaczeniem w sieci transportowej i liczbą obsługiwanych pasażerów. Wszelkie informacje dotyczące funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w

<sup>25</sup> Na terenie działki nr 547/22, obręb 100 Podgórze.

Krakowie dostępne są również na stronach internetowych Zarządu Transportu Publicznego, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S. A. w Krakowie oraz Urzędu Miasta Krakowa. Dodatkowo (...) jednostka zobligowała Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S. A. w Krakowie do umieszczenia informacji o zmianach na wszystkich przystankach, na stronie internetowej oraz tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej. Biorąc pod uwagę dynamiczną sytuację w związku z wystąpieniem pandemii wirusa oraz wielokrotne zmiany rozkładu jazdy dla większości linii miejskich komunikaty o zmianach również były wymieniane, przez co mogły zostać omyłkowo niewłożone lub usunięte.”

(akta kontroli str. 645, 657 )

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK zwraca 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, dlatego ważne jest przekazywanie informacji różnymi kanałami równocześnie, a szczególnie ich eksponowanie na przystankach.

#### **IV. Uwagi i wnioski**

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

#### **V. Pozostałe informacje i pouczenia**

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Kraków, lipiec 2020 r.

Kontroler

Małgorzata Kram  
specjalista k.p.