



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.002.07.2020

Pan
Artur Koziół
Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka

Urząd Miasta i Gminy Wieliczka
ul. Powstania Warszawskiego 1
32-020 Wieliczka

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta i Gminy Wieliczka, ul. Powstania Warszawskiego 1, 32-020 Wieliczka ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Kozioł, Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka ² (akta kontroli str. 3-3a)
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1.2. Działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1.3. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi.
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 ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ul style="list-style-type: none">– Barbara Guga, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/63/2020 z 21 kwietnia 2020 r.,– Przemysław Sala, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/88/2020 z 8 czerwca 2020 r. (akta kontroli str. 1-2, 398)

¹ Dalej: „UMiG” lub „Urząd”.

² Od 16 listopada 2014 r.

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W kontrolowanym okresie Gmina podejmowała działania i przedsięwzięcia, które służyły dostosowaniu przewozów pasażerskich do potrzeb mieszkańców, w szczególności usprawnieniu połączeń transportowych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym oraz stworzeniu dogodnych węzłów przesiadkowych. Zadania realizowane były w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka”⁵ oraz „Planu mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka”⁶, dotyczących organizacji przewozów w gminnym transporcie zbiorowym.

Inwestycje i działania planowane oraz realizowane w ramach projektu „Organizacja Transportu Metropolitalnego Gminy Wieliczka (...)” służyły lepszej integracji gminnego transportu autobusowego z przewozami kolejowymi, poprawie obsługi pasażerów, a także ochronie środowiska.

NIK pozytywnie ocenia fakt, że Gmina zapewniła dogodny dojazd do węzłów przesiadkowych mieszkańcom wszystkich sołectw. W ramach węzła Wieliczka Rynek-Kopalnia funkcjonował parking oraz przystanki autobusowe WST, ALD i MPK. Przy węźle Wieliczka Park funkcjonowały P&R i B&R oraz dostępna była zatoka dla samochodów podwożących podróżnych. Trasy przejazdów autobusów dostosowywane były do potrzeb pasażerów.

Gmina podejmowała działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi w wykonywanych przewozach. NIK jako nierzetelne oceniła jednak nieskoordynowanie rozkładów jazdy gminnych linii autobusowych, pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego, z rozkładem jazdy SKA1. Zdaniem Izby mogło ono mieć wpływ na wybór środka transportu, na niekorzyść transportu publicznego, a tym samym osłabić oczekiwane efekty działań na rzecz jego promowania.

NIK negatywnie ocenia niezapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnością przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz fakt, że jedyne takie miejsce nie miało właściwych wymiarów, określonych w § 21 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 12 dnia kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie⁷. Na ocenę negatywną zasługuje ponadto niewyposażenie parkingów przy obu węzłach przesiadkowych w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących, chociaż wymóg ten zawarty był w Planie transportowym.

⁴Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

⁵ Dalej: „Plan transportowy”.

⁶ Dalej: „Plan mobilności”.

⁷ Dz.U. z 2019 r. poz.1065.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1

Opis stanu faktycznego

Uchwałą nr XXX/357/2016 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 20 grudnia 2016 r. przyjęto *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka* na lata 2016-2025, w którym zaplanowano organizację przewozów, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy oraz usprawnienie połączeń transportowych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym. Plan przewidywał zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych oraz określał: sieć komunikacyjną, na której planowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; przewidywane finansowanie usług przewozowych; preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów; pożądany standard usług przewozowych; przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

(akta kontroli str. 13-70)

Gmina opracowała *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).

(akta kontroli str. 344-397)

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. Realizując założenia przyjęte w ww. planach, Gmina m.in. zakupiła w latach 2018-2019 12 niskoemisyjnych i niskopodłogowych autobusów (koszt zakupu: 16 039 200,00 mln zł), powstało 105 fotowoltaicznych wiat przystankowych (inwestycja realizowana w latach 2018-2019; koszt budowy: 3 394 996,80 zł).

W ramach ww. projektu zaplanowano m.in. następujące inwestycje i działania związane z funkcjonowaniem SKA1 i transportu zbiorowego na terenie Miasta i Gminy:

– Budowę Punktu Obsługi Pasażerów na parkingu przy ul. Dembowskiego 7 przy stacji Wieliczka Rynek-Kopalnia (umowa na realizację inwestycji została podpisana 6 września 2019 r.). Planowany termin zakończenia inwestycji to III kwartał 2021 r.⁹ (planowany koszt inwestycji: 3 394 996,80 zł).

Planowany zakres prac inwestycyjnych, wg treści zawartej umowy, obejmował m.in.:
✓ modernizację istniejącego parkingu wraz z infrastrukturą techniczną w zakresie dostosowania go do wymagań punktu obsługi pasażerskiej na potrzeby transportu zbiorowego. Projektuje się do wykonania miejsca postojowe dla wsiadających i wysiadających. Długość stanowiska postojowego dla wsiadających i wysiadających

⁸Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Aneks nr 5 do umowy o dofinansowanie projektu zawartej z Województwem Małopolskim przedłużono termin zakończenia Projektu do 28 września 2021 r.

nie będzie mniejsza niż 24 m, szerokość stanowiska postojowego dla autobusów na stanowisku wsiadania i wysiadania nie będzie mniejsza od 4,5 m. Każdy peron ma być wyposażony w wiatę przystankową o długości 6 m. Perony autobusowe będą wyposażone w tablice informacji pasażerskiej wyświetlające nr linii, czas odjazdu oraz elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci);

✓ budowę dwukondygnacyjnego budynku punktu obsługi podróżnych (o powierzchni ok. 400 m²) wraz z przyłączami, gdzie parter będzie pełnił funkcję poczekalni dla pasażerów wraz z zapleczem sanitarnym. Budynek będzie wyposażony w elektroniczny system informacji pasażerskiej. Piętro budynku ma pełnić funkcję socjalno-biurową dla kierowców oraz personelu obsługującego obiekt. Budynek ma być dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz rodziców z dziećmi. Na zewnątrz budynku przewidziano miejsce na automaty biletowe, bankomaty oraz automaty spożywcze.

– Budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych na parkingu przy ul. Dembowskiego 7 (węzeł przesiadkowy Wieliczka Rynek-Kopalnia). Realizację inwestycji zaplanowano na 2021 r.; planowany koszt inwestycji: 200 000,00 zł.

– Otwarcie Punktu Obsługi Klienta Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej¹⁰ na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia (otwarcie planowane w III kwartale 2020 r.), gdzie będzie możliwość zakupu biletów na wszystkie linie komunikacji publicznej (SKA1, ALD, Wielicka Komunikacja Miejska, MPK). Projekt realizowany będzie wspólnie z operatorem MKA oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie; planowany koszt: 10 000,00 zł.

(akta kontroli str. 4-12, 86-106, 110-111, 271, 734-847, 929-958)

31 października 2018 r. Gmina Wieliczka utworzyła Wielicką Spółkę Transportową (dalej: „WST”), z którą zawarła umowę o świadczenie przewozów przy wykorzystaniu zakupionego i przekazanego umową dzierżawy taboru i infrastruktury.

(akta kontroli str. 123-165, 848-885)

Świadczenie autobusowych usług przewozowych na terenie miasta i gminy Wieliczka realizowane było na podstawie umów zawieranych z WST, w których Gmina pełniła funkcję organizatora transportu, a WST funkcję operatora przewozów.

(akta kontroli str. 272-324)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto i Gmina Wieliczka rzetelnie zaplanowała, m.in. w Planie transportowym oraz Planie mobilności, i realizowała organizację przewozów oraz niezbędne przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury zbiorowego transportu pasażerskiego, odpowiadające na potrzeby mieszkańców. Podejmowane działania były ukierunkowane na usprawnienie połączeń transportowych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym, z wykorzystaniem SKA, autobusowych linii aglomeracyjnych i dowozowych, a także na stworzenie głównych węzłów transportowych (w tym węzła przesiadkowego).

W celu dostosowania infrastruktury do rozwijających się potrzeb, zaplanowano m.in. inwestycje i działania związane z funkcjonowaniem SKA1 i transportu zbiorowego na terenie Miasta i Gminy, tj. budowę Punktu Obsługi Pasażerów przy stacji kolejowej Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz otwarcie Punktu Obsługi Klienta MKA,

¹⁰ Dalej: „MKA”.

gdzie będzie możliwość zakupu biletów na wszystkie linie komunikacji publicznej (SKA1, ALD, Wielicka Komunikacja Miejska, MPK).

Usługi przewozowe na terenie Miasta i Gminy świadczone były przez spółkę gminną, która korzystała z niskoemisyjnych i niskopodłogowych autobusów zakupionych przez Wieliczkę.

OBSZAR

Opis stanu
faktycznego

2. Działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1

2.1. Uruchomienie linii autobusowych pełniących funkcję dowozową do SKA1 na terenie Gminy oraz rozprowadzających pasażerów po terenie Gminy

Gmina Wieliczka zapewniła dowóz pasażerów transportem publicznym do węzłów transportowych Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Park. Nie dowożono pasażerów do punktu przesiadkowego Wieliczka Bogucice (najbliższy przystanek komunikacji gminnej znajdował się w odległości ok. 800 m od stacji SKA).

Usługa dowozu realizowana była przez: Autobusowe Linie Dowozowe¹¹ (dowóz pasażerów w ramach ALD zapewniony do węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek Kopalnia), Wielicką Spółkę Transportową¹² (od 1 października 2018 r. linia J1 i W1, a od 1 września 2019 r. następane pięć linii) oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie¹³ (trzy linie).

ALD, pełniące funkcję dowozową do SKA1 (w ramach węzła Wieliczka Rynek-Kopalnia przy ul. Dembowskiego 7) oraz rozwożące pasażerów po terenie Gminy, rozpoczęły funkcjonowanie w grudniu 2014 r., uruchamiając linię B1 na trasie Wieliczka – Byszyce oraz linię R1 na trasie Wieliczka – Raciborsko. Następnie linia R1 została przedłużona do Grajowa i uruchomiono kolejną linię (D1) z Wieliczki do Dobranowic (i dalej do Huciska).

Od 1 września 2017 r. do 31 grudnia 2019 r. stację kolejową Wieliczka Rynek-Kopalnia obsługiwało łącznie sześć linii autobusowych:

- B1: Wieliczka, Roźnowa, Siercza, Koźmice Wielkie, Gorzków, Byszyce, Świątniki Górne;
- D1: Wieliczka, Mietniów, Chorągwica, Grajów, Racoborsko, Dobranowice;
- G1: Wieliczka, Czarnochowice, Śledziejowice, Kokotów, Węgrzce Wielkie, Grabie;
- G2: Wieliczka, Grabówki, Podstolice, Ochojno, Rzeszotary, Świątniki Górne;
- R1: Wieliczka, Roźnowa, Pawlikowice, Koźmice Małe, Raciborsko, Grajów;
- S1: Wieliczka, Grabówki, Podstolice, Świątniki Górne.

Uruchomienie ww. linii spowodowane było, jak wyjaśnił Sekretarz Gminy, brakiem dostępu do innych środków komunikacji publicznej mieszkańców tych terenów.

W okresie od uruchomienia ALD modyfikowano przebieg dwóch linii: G1 (zmiana przebiegu trasy w mieście Wieliczka) oraz D1 (linia została wydłużona do miejscowości Huciska w Gminie Gdów). Sekretarz Gminy wyjaśnił, że powodem zmiany trasy linii G1 od 1 września 2019 r. było dostosowanie przejazdu i zatrzymywania autobusu G1 w okolicach szkół podstawowych nr 1 i 2. Wydłużenie linii D1 miało miejsce w 2015 r. i było spowodowane apelami mieszkańców miejscowości Huciska (leżącej w Gminie Gdów) o dostęp do komunikacji publicznej. Jak wyjaśnił Dyrektor WGKiOŚ, zmian tych tras dokonano na prośby mieszkańców Gminy Wieliczka i Gminy Gdów.

(akta kontroli str. 4-9b, 71-86, 116-122)

¹¹ Dalej: „ALD”.

¹² Dalej: „WST”.

¹³ Dalej: „MPK”.

Gmina uruchomiła linie ALD we współpracy z Województwem Małopolskim. W latach 2017-2019 na organizację przewozów w ramach ALD na ww. odcinkach Gmina udzieliła Województwu Małopolskiemu dotacji w wysokości 5 200 000,00 zł¹⁴. Dotacja przeznaczona była na sfinansowanie rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych przez Koleje Małopolskie Sp. z o.o. świadczące usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w ramach ALD na odcinkach wskazanych w zawartych umowach. Umowa o udzielenie dotacji celowej na 2020 r. została zawarta 20 maja 2020 r. na kwotę 2 500 000,00 zł.

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. Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu¹⁵ wyjaśnił, że z informacji przekazanych przez Departament Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego wynikało, że Województwo Małopolskie zrezygnowało ze świadczenia usług na linii G1 i G2 ze względu na zbyt wysokie koszty funkcjonowania tych linii w stosunku do osiągniętych przychodów ze sprzedaży biletów. Gmina Wieliczka zdecydowała się uruchomić autobus na trasie linii G1 (Wieliczka – Grabie) z powodu braku innych środków publicznego transportu zbiorowego na tej trasie. Natomiast na trasie linii G2 (Wieliczka – Świątniki Górne) nie została uruchomiona inna linia komunikacyjna WST, ponieważ jest ona obsługiwana przez dwa autobusy: S1 Wieliczka – Świątniki Górne (ALD, operator Koleje Małopolskie sp. z o.o.) i G3 Wieliczka – Golkowice (operator WST).

(akta kontroli str. 4-9b, 71-77, 225-260, 728-732)

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

(akta kontroli str. 110-111, 325-327)

Poza ALD w ramach Wielickiej Komunikacji Miejskiej funkcjonowały linie autobusowe, których operatorem była WST:

- w okresie od października 2018 r. do sierpnia 2019 r. – dwie linie: J1 (Wieliczka-Janowice), W1 (Wieliczka-Węgrzce Wielkie);
- w okresie 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-Krzyszkwice), 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 Krzyszkwice oraz ze względu na wnioski mieszkańców Golkowic;
- w okresie od stycznia 2020 r. 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 Sp. z o.o.

(akta kontroli str. 106-109, 399-408, 426-662)

WST dokonywała obserwacji tzw. napełnień oraz punktualności kursowania pojazdów. Prezes Zarządu WST poinformował, że w wyniku tych obserwacji dokonano niewielkich modyfikacji linii zarządzanych przez Spółkę, polegających na dopasowaniu siatki połączeń, tak aby stały się kompatybilne z potrzebami mieszkańców.

(akta kontroli str. 166-198)

¹⁴ Umowa o udzielenie dotacji zawarta 6 grudnia 2017 r. na kwotę 800 000,00 zł, umowa o udzielenie dotacji z 14 maja 2018 r. na kwotę 1 900 000,00 zł, umowa o udzielenie dotacji z 16 lipca 2019 r. na kwotę 2 500 000,00 zł.

¹⁵ Dalej: „Dyrektor WGKiOŚ”.

W okresie od września 2019 r. do marca 2020 r. dokonano pięciu zmian tras przebiegu linii autobusowych w związku z:

- dostosowaniem kursów linii do funkcjonowania Szkoły Podstawowej w Węgrzyczach Wielkich (linia W1),
- zapewnieniem dostępu do komunikacji uczniom Szkoły Podstawowej w Grabiu (linia B2),
- wnioskami części mieszkańców Rożnowy i Sierczy o dostęp do komunikacji publicznej (linie G3 i R2),
- otwarciem wiaduktu kolejowego w Kokotowie oraz prośbami pracowników w Strefie Aktywności Gospodarczej w Kokotowie o zmianę trasy (linia G1).

(akta kontroli str. 106-109, 399-404, 426-662, 707-712)

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Gmina jako organizator transportu na bieżąco oceniała realizację usług przez WST. Mieszkańcy korzystający z gminnej komunikacji mogli i nadal mogą zgłaszać uwagi oraz sugestie zarówno telefonicznie, pisemnie, jak i drogą mailową. Na podstawie danych zebranych w powyższy sposób Gmina oceniała realizację potrzeb przewozowych i podejmowała działania w celu lepszego dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców. Mieszkańcy głównie apelowali o zwiększenie częstotliwości w godzinach rannych i popołudniowych. Odnośnie do dokonywania zmian liczby linii autobusowych lub trasy ich przebiegu, Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że uruchomienie w październiku 2018 r. w pierwszej kolejności linii J1 i W1 nastąpiło ze względu na małą dostępność środków komunikacji w miejscowości Janowice, Sułków i Mała Wieś, a obydwie te linie były skorelowane z odjazdami pociągów SKA1 i ich rozkłady jazdy były zmieniane wraz ze zmianą rozkładu jazdy pociągów. W chwili rozpoczęcia remontu torowiska i mniejszej lub nieregularnej częstotliwości kursowania SKA1, większość mieszkańców zaczęła korzystać z linii MPK Kraków nr 304, umożliwiającej dojazd do centrum Krakowa (częstotliwość w godzinach szczytu – 11 min.). We wrześniu 2019 r. uruchomiono kolejnych pięć linii Wielickiej Komunikacji Miejskiej (B2, D1, K1 zastąpiona w październiku przez linię G3 R2 Z1), przy czym linie B2, D2, R2 oraz Z1 zostały tak zorganizowane, aby ich trasy przebiegały tam, gdzie nie kursują ALD. Ich rozkłady jazdy zostały skorelowane z potrzebami szkół podstawowych (od września 2019 r. Gmina zrezygnowała z usług autobusów szkolnych, a ich rolę przejęły autobusy WST, w których uczniowie mają bezpłatne przejazdy).

(akta kontroli str. 106-109)

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 8 linii autobusowych zarządzanych przez WST (linie J1, W1, B2, Z1, R2, D2, G3, G1) stwierdzono, że mieszkańcy wszystkich 29 sołectw mają możliwość dojazdu autobusami do przystanku SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia, a w przypadku jednej linii (G3) również do stacji SKA1 Wieliczka Park. 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.

(akta kontroli str. 34-35, 377-382, 403-408, 426-662, 713-727)

2.2. Stworzenie węzłów przesiadkowych

Plan transportowy zakładał stworzenie:

- dwóch głównych węzłów transportowych zlokalizowanych w miejscach z przewidywanym znacznym ruchem przesiadkowym w związku z funkcjonowaniem SKA1: Wieliczka Rynek oraz Wieliczka Park. Docelowo miały być one wyposażone w zadane perony kolejowe lub autobusowe, parkingi rowerowe B&R, miejsca umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym, K&R, pełny system informacji pasażerskiej, biletomaty systemu MKA oraz w parkingi samochodowe funkcjonujące w systemie P&R;
- 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 funkcjonował parking, na terenie którego zlokalizowane były przystanki autobusowe WST (osiem linii) oraz ALD (cztery linie) i MPK (jedna linia).

Przy stacji kolejowej Wieliczka Park funkcjonował P&R (na 231 miejsc) i B&R (na 54 miejsca) oraz wybudowana była zatoka dla samochodów podwożących podróżnych. W odległości ok. 220 m od stacji kolejowej funkcjonował przystanek autobusowy Wieliczka Park, na którym zatrzymywały się dwa autobusy MPK oraz jeden autobus WST.

Do przystanku Wieliczka Bogucice nie dojeżdżał autobus¹⁶. Można było do niego dojechać samochodem lub rowerem. Przy stacji funkcjonował tzw. dziki parking dla samochodów.

(akta kontroli str. 4-70, 328-343)

2.3. Zintegrowanie lokalnego systemu informacji dla pasażera z systemem informacji pasażerskiej województwa małopolskiego

Zgodnie z Planem transportowym Wieliczki, Gmina miała podejmować działania w celu zintegrowania lokalnego systemu informacji pasażerskiej z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego.

Gmina Wieliczka nie posiadała lokalnego systemu informacji pasażerskiej zintegrowanego z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że w wielickim taborze autobusowym funkcjonuje aktualnie lokalny system informacji. Na parkingu przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia umieszczona została tablica informacyjna. Na przystankach komunikacji gminnej nie funkcjonują tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Na stacjach SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Park funkcjonowały tablice dynamicznej informacji pasażerskiej zainstalowane przez Koleje Małopolskie. Wszystkie niezbędne informacje były umieszczone w formie tradycyjnej. Gmina Wieliczka jako organizator Wielickiej Komunikacji Miejskiej planuje budowę Punktu Obsługi Pasażerów przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia, w tym montaż dynamicznej tablicy informacji pasażerskiej, która będzie zintegrowana z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego¹⁷.

(akta kontroli str. 13-70, 78-85, 328-343)

¹⁶ Brak możliwości dojazdu autobusu – wąska ulica.

¹⁷ Planowany termin zakończenia inwestycji: III kwartał 2021 r.

2.4. Funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego

Zintegrowany z SKA1 system taryfowo-biletowy funkcjonował w ramach Autobusowych Linii Dowozowych (B1,D1,R1 i S1). W ramach tego samego biletu zakupionego w pojeździe ALD na przejazd daną linią można było skorzystać z usług SKA1 (bilet zintegrowany). Dyrektor WGKiOŚ podał, że Gmina Wieliczka planuje w bieżącym roku uruchomienie zintegrowanego biletu zarówno z linią SKA1, jak i autobusami ALD. 3 czerwca 2020 r., tj. 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 SKA1 oraz ALD można było kupić w autobusie ALD, w pociągu, biletomatach MKA¹⁸ oraz poprzez aplikację iMKA¹⁹

Bilety na Wielicką Komunikację Miejską były dostępne do nabycia w pojazdach Wielickiej Komunikacji Miejskiej oraz w automatach MKA i aplikacji iMKA.

Na terenie Gminy funkcjonowało osiem automatów biletowych:

- Wieliczka Miasto (pętla) – biletomat KKM²⁰ (linia 304,204,224,244);
- Wieliczka Cmentarz – biletomat MKA (linia 301,204,224,244,314,B2,W1,D2);
- Wieliczka Stacja Paliw – biletomat MKA (linia 304,274,G3,204,244,274,314);
- Wieliczka Park – biletomat MKA (linia 304,274,G3);
- Wieliczka Kopalnia Soli – biletomat MKA (linia 304,274,G3);
- Wieliczka Rynek Kopalnia (węzeł przesiadkowy) – biletomat MKA (linia 314,B1,D1,R1,S1,B2,D2,J1,R2,G1,G3,Z1,W1);
- Wieliczka Mediateka – biletomat MKA (linia 304,274,R2,Z1,B1,R1,D1);
- Węgrzce Wielkie OSP – biletomat MKA (linia 234,W1).

W biletomacie KKM można było nabyć tylko bilety na przejazdy autobusami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego²¹ w Krakowie. W biletomatach MKA istniała możliwość zakupu biletów zarówno na linie MPK, SKA1, ALD, jak i WST oraz biletów zintegrowanych. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że po uruchomieniu Wielickiego Punktu Obsługi Pasażerskiej na węźle przesiadkowym przy ul. Dembowskiego 7 będzie możliwość nabycia biletów, w tym zintegrowanych i miesięcznych, tak jak ma to miejsce w automatach MKA. Pasażerowie mają możliwość zakupu biletu w każdym pojeździe WST. Brak było biletomatu na przystanku Bogucka II – Wodrol zlokalizowanego w pobliżu (ok. 800 m) przystanku kolejowego Wieliczka Bogucice. Jak wyjaśnił Dyrektor WGKiOŚ, w chwili obecnej Gmina nie planuje montażu automatu biletowego na tym przystanku.

Wjazd na P&R Wieliczka Park był możliwy na podstawie biletu zintegrowanego (z SKA).

(akta kontroli str. 78-85, 216, 328-330, 341-343)

2.5. Współpraca z innymi jst. w zakresie integracji gminnego transportu zbiorowego z SKA1

W zakresie integracji gminnego transportu zbiorowego Gmina współpracowała z Województwem Małopolskim oraz Gminą Miejską Kraków, z którą zawarła 20 grudnia 2007 r. porozumienie dotyczące powierzenia Gminie Miejskiej Kraków wykonywania zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego w zakresie linii komunikacyjnych określonych w porozumieniu. Dokument określał

¹⁸ Małopolska Karta Aglomeracyjna.

¹⁹ Szczegółowe warunki taryfowe znajdowały się na stronie internetowej operatora Koleje Małopolskie.

²⁰ Krakowska Karta Miejska.

²¹ Dalej: MPK.

parametry usług przewozowych, zasady dotyczące obowiązywania cen biletów, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz zasady finansowania połączeń. Aneksami do ww. porozumienia ustalano m.in. numery i przebieg tras linii komunikacji miejskiej obsługiwanych na terenie Gminy przez Gminę Miejską Kraków. W 2017 r. Gmina obsługiwana była przez 12 linii, w 2018 r. przez 13, a w 2019 i 2020 r. przez 14 linii KMK.

(akta kontroli str. 217-260, 889-927)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina podejmowała rzetelne działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1. Mieszkańcy wszystkich sołectw mieli możliwość korzystania z transportu publicznego, aby dojechać do węzłów przesiadkowych. Trasy przejazdów autobusów były dostosowywane do potrzeb mieszkańców.

Gmina podjęła działania w zakresie zintegrowania lokalnego systemu informacji z systemem informacji pasażerskiej Województwa Małopolskiego poprzez zaplanowanie budowy Punktu Obsługi Pasażerów przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia, w tym montaż dynamicznej tablicy informacji pasażerskiej.

Zintegrowany z SKA1 system taryfowo-biletowy funkcjonował jedynie w ramach ALD, jednakże Gmina w czerwcu 2020 r. podjęła działania w celu uruchomienia zintegrowanego biletu, uprawniającego do przejazdów pociągami osobowymi organizowanymi przez Koleje Małopolskie oraz komunikacją WST na terenie Miasta i Gminy Wieliczka.

OBSZAR

3. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi

Opis stanu
faktycznego

3.1. Zapewnienie dostępności przystanków kolejowych

Mieszkańcom Gminy zapewniono możliwość dojazdu transportem publicznym do przystanku SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia, a w przypadku jednej linii (G3) również do stacji SKA1 Wieliczka Park. Nie zapewniono dojazdu komunikacją gminną lub ALD/MPK do przystanku Wieliczka Bogucice (najbliższy przystanek komunikacji gminnej oddalony był od przystanku kolejowego o ok. 800 m), co opisano w obszarze 2 niniejszego wystąpienia.

3.2. Spełnianie zalecanych standardów przez węzły przesiadkowe

W Planie transportowym Wieliczki założono, że główne węzły transportowe docelowo wyposażone będą w zadane perony kolejowe lub autobusowe, parkingi rowerowe B&R, miejsca umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym K&R, pełny system informacji pasażerskiej, biletomaty systemu MKA oraz fakultatywnie w parkingi samochodowe funkcjonujące w systemie P&R.

Przy przystanku kolejowym Wieliczka Rynek-Kopalnia, na terenie obecnego parkingu zlokalizowanego po południowej stronie peronu kolejowego, zaplanowano docelowo stworzenie węzła przesiadkowego stanowiącego centrum komunikacyjne Gminy. W treści Planu zapisano, że w tym celu wybudowane zostaną dwa przelotowe, zadane perony przystankowe (jeden wyspowy) o długości 60 metrów każdy²², wyposażone w infrastrukturę do obsługi pasażerów (ławki, kosze na śmieci, tablice informacyjne, itd.). Lokalizacja zaplanowana była możliwie blisko krawędzi peronu kolejowego, co miało zapewnić bezpieczeństwo i wygodę dla pasażerów

²² Długość peronów wynikała z konieczności obsługi około sześciu autobusów równolegle.

(możliwość realizacji przesiadki „drzwi w drzwi”). Gmina rozpoczęła realizację inwestycji w tym zakresie, co omówiono w obszarze 1 niniejszego wystąpienia).

(akta kontroli str. 13-70)

W ramach węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia funkcjonowały linie ALD oraz osiem linii autobusowych, których organizatorem była Gmina Wieliczka, a operatorem WST. W bezpośrednim sąsiedztwie węzła przesiadkowego²³ pasażerowie mogli korzystać z usług prywatnych minibusów m.in.: Dar-Bus (Kraków-Dobczyce), Michalus (Kraków-Szczyrzyc), Wolant (Kraków-Gdów), Lenart Trans (Wieliczka-Podstolice). Ponadto na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia zatrzymywał się autobus MPK nr 314 (trasa: Wieliczka – Kraków Osiedle Podwawelskie), a w bezpośrednim pobliżu znajdował się przystanek Wieliczka Kopalnia Soli, na którym zatrzymywały się autobusy linii 304 (Wieliczka – Kraków Dworzec Główny Zachód) oraz 274 (Trąbki P&R – Podgórze SKA). W ramach węzła funkcjonował parking dla samochodów osobowych i autobusów (130 miejsc dla samochodów osobowych oraz 16 dla autobusów) zarządzany przez WST. Na terenie węzła nie było poczekalni dla pasażerów, jedynie zadaszona wiatą mogąca pełnić funkcję ochronną w różnych warunkach pogodowych. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że w 2021 r. będzie na parkingu wybudowany Punkt Obsługi Pasażerów z całą niezbędną infrastrukturą. W centralnej części węzła (nieopodal zatok dla autobusów) umieszczonych zostało pięć ławek. Pomiędzy przystankiem autobusowym a wejściem na peron umieszczony był automat biletowy. Kosze na śmieci rozmieszczone były co kilkanaście metrów i przeznaczone tylko na odpady zmieszane (bez selektywnej zbiórki odpadów). W budynku nieopodal peronu znajdowała się toaleta dla podróżnych. Cały teren węzła był objęty monitoringiem (do którego podgląd – jak wyjaśnił Dyrektor WGKiOŚ – posiadała Straż Miejska Wieliczki). Przy parkingu funkcjonowała restauracja. Teren został obsadzony drzewami i krzewami. Przy parkingu nie było zatoki ani miejsca przeznaczonego do wysiadania pasażerów (zjazd na parking bezpośrednio z głównej ulicy). Drogi dojazdu do miejsc postojowych były utwardzone asfaltem, a miejsca postojowe częściowo kostką granitową i brukową. Nie było miejsc przeznaczonych dla rowerów. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że miejsca dla rowerów planowane są w ramach budowy Punktu Obsługi Pasażerów.

Przy stacji Wieliczka Park zlokalizowany był P&R (231 miejsc) oraz B&R (54 miejsca), którym również zarządzała WST. W odległości ok. 220 m od stacji funkcjonował przystanek autobusowy Wieliczka Park, na którym zatrzymywały się dwa autobusy MPK: 304 (Wieliczka, Kraków, Dworzec Główny Zachód) i 274 (Trąbki P&R – Podgórze SKA) oraz autobus G3 (Wieliczka – Golkowice) obsługiwany przez WST. P&R zlokalizowany był po dwóch stronach ul. Dembowskiego. Na głównych ciągach drogowych w pobliżu parkingu brak było oznakowania wskazującego kierunek dojazdu do P&R. Przy bezpośrednich wjazdach na obydwie części parkingu umieszczono stosowne oznakowanie wskazujące miejsce wjazdu. Przejście z części parkingu zlokalizowanego po drugiej stronie ulicy zostało oznaczone pasami (zebra). W pobliżu wejścia na peron wydzielono 13 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością. Drogi dojazdu do miejsc postojowych były utwardzone asfaltem, a miejsca postojowe kostką brukową. Parking nie był oznakowany wg projektu graficznego opracowanego dla Stowarzyszenia Metropolia Krakowska symbolem P+R. Miejsca przeznaczone dla rowerów również nie były oznakowane symbolem B+R. Były zadaszona wiatą i zaopatrzone w metalowe spiralne stojaki zapewniające przymocowanie jednego koła. Poczekalnia dla pasażerów usytuowana była w budynku Dworca PKP, gdzie umieszczono regulamin

²³ Przystanek Wieliczka Kopalnia Soli.

korzystania z obiektu, rozkłady jazdy SKA i numery tel. alarmowych. Przystanek autobusowy Wieliczka Park był zabezpieczony fotowoltaiczną wiatą. Wzdłuż ul. Dembowskiego, naprzeciwko Dworca PKP (w odległości ok. 100 m od peronu SKA) wybudowano zatokę przeznaczoną do zatrzymania się samochodu osobowego i wysiadania pasażerów. Zatoka nie była oznaczona symbolem K+R. W celu dojścia do peronu konieczne było przejście przez ulicę (pasy)²⁴.

(akta kontroli str. 4-12, 71-85, 147-169, 217-260, 328-343)

Na parkingu funkcjonował zintegrowany z SKA system biletowy. Przy wjazdach na P&R zamontowano szlabany, które były otwarte w trakcie przeprowadzania oględzin. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że parking został otwarty i nie funkcjonuje system poboru opłat od momentu rozpoczęcia remontu torowiska na trasie Wieliczka – Kraków oraz wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej. Sytuacja ta będzie trwała do czasu zakończenia remontu i przywrócenia właściwego funkcjonowania SKA1. Według treści wyjaśnień, pomimo braku weryfikacji wjeżdżających, lokalizacja parkingu (poza Centrum, na obrzeżach miasta) pozwala przypuszczać, że z parkingu korzystają jedynie mieszkańcy korzystający z SKA1

(328-330, 341-343, 955-956)

Punkty przesiadkowe – wg treści Planu transportowego – docelowo powinny posiadać wybrane elementy systemu informacji pasażerskiej, a w miarę możliwości zatokę parkingową dla samochodów osobowych i stojaki rowerowe.

Przystanek kolejowy Wieliczka Bogucice zlokalizowany był w odległości ok. 800 m od najbliższego przystanku autobusowego Bogucka II – Wodrol. Na przystanku zatrzymywał się autobus jednej linii WST (G1). Przystanek zadaszony był wiatą fotowoltaiczną. Brak było możliwości bezpośredniego dojazdu pojazdem autobusowym do stacji SKA (wąska droga). Czas dojścia do przystanku wynosił ok. 20 min (drogą bez chodnika). W bezpośrednim sąsiedztwie przystanku SKA Wieliczka Bogucice, na działce będącej własnością Gminy, zlokalizowany był „dziki parking samochodowy”. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Gmina w najbliższym czasie nie planuje budowy parkingu przy przystanku Wieliczka Bogucice. Ze względów finansowych oraz trwających obecnie w tym regionie inwestycji gminnych (budowa stacji uzdatniania wody oraz przebudowa ul. Winnickiej) plan budowy parkingu został przesunięty na dalsze lata. Montaż stojaków do rowerów planowany jest – według treści wyjaśnień Dyrektora WGKiOŚ – po zakończeniu ww. inwestycji i wybudowaniu parkingu.

(akta kontroli str. wyj. 4-9b, 13-70, 117, 328-343, 955-956)

3.3. Spełnianie zakładanych wymagań przez system informacji dla pasażera

Zgodnie z Planem transportowym Wieliczki, minimalny zakres informacji pasażerskiej powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu oraz regulaminów przewozów.

Na stronie internetowej WST²⁵ umieszczone zostały – zgodnie z Planem transportowym – wszystkie niezbędne informacje, poza mapą sieci komunikacyjnej. Na przystanku autobusowym Wieliczka Park umieszczona została nazwa przystanku, czytelny rozkład jazdy autobusów, informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów oraz mapa sieci komunikacyjnej. Na węzle przesiadkowym

²⁴ Czas dojścia ok. 3 – 4 min.

²⁵ wst.info.pl (dostęp: 19.06.2020 r.)

Wieliczka Rynek-Kopalnia, w części parkingu nieopodal przystanku dla autobusów i wejścia na peron, umieszczono rozkłady jazdy autobusów WST i ALD oraz MPK (tablica dwustronna), mapę sieci komunikacyjnej, informację o opłatach i ulgach oraz regulamin przewozów WST i ALD.

We wszystkich pojazdach użytkowanych przez WST dostępna była wizualna informacja pasażerska, obejmująca trasę przejazdu, aktualne położenie pojazdu, rzeczywistą godzinę, bieżący i kolejny przystanek. W pojazdach istniała możliwość głosowej informacji pasażerskiej, ale funkcja ta nie była wykorzystywana. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że uruchomienie głosowej informacji pasażerskiej nie nastąpiło dotychczas z powodów technicznych, jednak trwają prace nad przygotowaniem systemu, który ma zacząć funkcjonować od 1 września 2020 r.

(akta kontroli str. 13-70, 328-343, 409-410, 733, 955-956)

3.4. Rzetelność skalkulowania cen biletów

Ceny biletów na linie autobusowe obsługiwane przez WST nie były uzależnione od długości trasy przejazdu. Uchwałą z 11 września 2018 r. nr LIV/666/2018 Rady Miejskiej w Wieliczce ustalono ceny i opłaty za usługi przewozowe oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej. Ustalono uchwałą ceny biletów kształtowały się następująco:

- bilet jednorazowy: 3,00 zł (normalny), 1,50 zł (ulgowy);
- bilet czasowy (15 minutowy): 2,20 zł (normalny), 1,10 zł (ulgowy);
- bilet miesięczny na wszystkie linie WST 90,00 zł (normalny), 45,00 zł (ulgowy).

Ceny biletów zostały zmienione uchwałą z 30 lipca 2019 r. nr X/119/2019 Rady Miejskiej w Wieliczce:

- bilet jednorazowy: 3,60 zł (normalny), 1,80 zł (ulgowy);
- bilet czasowy (15 minutowy): 2,60 zł (normalny), 1,30 zł (ulgowy);

Cena biletu miesięcznego na wszystkie linie WST nie uległa zmianie.

(akta kontroli str. 199-215)

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że ceny biletów Gmina określiła na podstawie cen innych przewoźników (prywatnych busów kursujących na podobnych trasach, ALD, MPK). Ceny zostały tak ustalone, aby były konkurencyjne w stosunku do innych przewoźników i atrakcyjne dla mieszkańców Gminy.

(akta kontroli str. 106-109)

3.5. Częstotliwość kursowania pojazdów

Rozkłady jazdy autobusów WST dowożących pasażerów do stacji SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz odjeżdżających z tego przystanku powinny być – zgodnie z założeniami Planu mobilności – skorelowane z rozkładami jazdy pociągów SKA1, tj. autobusy linii J1 (w okresie od 9 czerwca 2019 r. do 13 marca 2020 r.), linii W1 (w okresie od 9 czerwca do 30 września 2019 r.) oraz linii G3 (w okresie od daty utworzenia tj. od 1 października 2019 r. do 13 marca 2020 r.) W powyższych okresach kursowały one z częstotliwością od 16 do 18 kursów na dobę w dni powszednie oraz od 7 do 9 kursów w weekendy. Częstotliwość kursowania tych linii była dostosowana do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy, z uwzględnieniem szczytów komunikacyjnych (dojazdy do pracy i szkół oraz powroty) poprzez krótsze odstępy czasu między kursami autobusów, tj. 1 autobus jeździł co ok. 1 godzinę lub rzadziej niż co 1 godzinę w tych okresach. Rozkłady jazdy ww. linii WST charakteryzowały się stałą cyklicznością i rytmicznością kursowania pojazdów w przypadku części godzin odjazdów (co 60 minut). W okresie

do 13 marca 2020 r. nie zaszły istotne zmiany w częstotliwości kursowania pojazdów w przypadku ww. linii J1, W1 oraz G3 w porównaniu do 2019 r.

Rozkłady jazdy linii W1, B2, Z1, R2, D2 oraz G1²⁶, dojeżdżających i odjeżdżających z węzła przesiadkowego stacja Wieliczka Rynek-Kopalnia, zostały dostosowane od września 2019 r. do planu lekcji w szkołach podstawowych. Autobusy obsługujące te linie kursowały z częstotliwością od 9 do 20²⁷ kursów na dobę w dni powszednie oraz od 5 do 9 kursów w weekendy.

Częstotliwość kursowania autobusów obsługujących te linie była dostosowana do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy, z uwzględnieniem szczytów komunikacyjnych (dojazdy do pracy i szkół oraz powroty) poprzez krótsze odstępy czasu między kursami autobusów, a także dostosowanie rozkładów jazdy do planu lekcji w szkołach podstawowych. Rozkłady jazdy ww. linii WST charakteryzowały się w większości brakiem stałej cykliczności i rytmiczności kursowania pojazdów, ale w większości autobusy kursowały co ok. 1 godzinę lub ok. 1,5 godziny. W przypadku jednej linii ustalono cykl co 57 minut (linia Z1), a w rozkładach dwóch linii ustalono również w pewnych okresach stałe cykle kursowania pojazdów wynoszące od 1,5 godziny do 2 godzin 20 minut (linie B2 i R2). W okresie do 13 marca 2020 r. zmniejszyła się częstotliwość kursowania pojazdów w weekendy w przypadku trzech linii autobusowych (B2, D2, R2) w porównaniu do 2019 r., co wynikało z mniejszego zapotrzebowania mieszkańców na komunikację publiczną w soboty.

(akta kontroli str. 344-397, 426-662, 663-678, 679-699, 700-705)

Gmina Wieliczka jako organizator transportu publicznego na jej terenie zatwierdzała rozkłady jazdy linii Wielickiej Spółki Transportowej. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Gmina ma wpływ na tworzenie rozkładów jazdy WST poprzez wyznaczenie operatorowi przebiegu poszczególnych tras oraz określa główne cele, jakie ma dana linia realizować w zakresie dostosowania do potrzeb mieszkańców.

(akta kontroli str. 106-109)

W zawieranych z WST na lata 2017-2020 umowach o świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Gminy Wieliczka zapisano m.in., że przygotowujący przez operatora projekt rozkładu jazdy powinien być przekazany Gminie, która do pięciu dni powinna go zaakceptować bądź zgłosić uwagi. Na podstawie przedłożonego projektu Gmina i WST prowadzą negocjacje, uwzględniając w szczególności zapotrzebowanie na przewozy. W przypadku braku uzgodnienia nowej treści, moc obowiązującą zachowuje rozkład jazdy o dotychczasowej treści. Rozkład jazdy może zostać zmieniony przez Gminę w uzasadnionych przypadkach.

(akta kontroli str. 272-324)

W badanym okresie nie zapewniono pełnego skoordynowania²⁸ rozkładów jazdy trzech linii autobusowych (J1, W1 oraz G3)²⁹ z rozkładami jazdy pociągów SKA1 na węźle Wieliczka Rynek-Kopalnia, zarówno w dni powszednie, jak i w weekendy³⁰. Szerzej omówiono tę kwestię w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

²⁶Od 13 stycznia 2020 r.

²⁷ W przypadku linii Z1 dla której początkowym i końcowym był przystanek Wieliczka Centrum.

²⁸ Założono, że skomunikowanymi i 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..

²⁹ Linie, których rozkłady jazdy powinny być skorelowane z rozkładem jazdy SKA1.

³⁰ 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

W przypadku pozostałych sześciu linii autobusowych WST (W1, B2, Z1, R2, D2 oraz od 13 stycznia 2020 r. linii G1), których rozkłady jazdy zostały dostosowane do planu lekcji w szkołach podstawowych od września 2019 r., ale jednocześnie dojeżdżały i odjeżdżały z węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia, ich rozkłady jazdy były w znacznym stopniu skoordynowane z rozkładami pociągów SKA1 i Zastępczej Komunikacji Autobusowej (SKA1BUS), zarówno w dni powszednie, jak i w weekendy.

(akta kontroli str. 426-678, 679-699, 700-705)

W odpowiedzi na pytanie, czy Gmina miała wpływ na przebieg tras oraz rozkładów jazdy autobusów ALD w celu ich skoordynowania z potrzebami mieszkańców, Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że *Gmina uzgadnia z operatorem ALD trasy przebiegu linii, natomiast rozkłady jazdy są skorelowane z SKA1.*

(akta kontroli str. 116-117)

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Gmina nie miała wpływu na skoordynowanie rozkładów jazdy przewoźników prywatnych z rozkładem jazdy SKA1.

(akta kontroli str. 78-85)

3.6. Bezpośredniość połączeń i przesiadki

W Planie transportowym Wieliczki określono pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Szczegółowy zakres działań przewozowych w kategorii bezpośredniość połączeń i przesiadki to: zapewnienie dogodnej przesiadki w węzłach, minimalizowanie długości przejść pomiędzy poszczególnymi punktami odprawy podróżnych oraz punktami odprawy i parkingami P&R funkcjonującymi w obrębie węzła; wytyczanie bezpiecznych pieszych ciągów komunikacyjnych pomiędzy punktami odprawy, zapewnienie połączeń bezpośrednich mieszkańcom dużych osiedli w dojazdach do centrum miejscowości.

W wyniku oględzin węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia, stacji Wieliczka Park wraz z parkingiem P&R oraz przystanków autobusowych stwierdzono m.in., że zapewniono możliwość dogodnej przesiadki na węźle Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz przy stacji Wieliczka Park. Wytyczone zostały bezpieczne dojścia do peronów dla pieszych pozostawiających pojazdy oraz z przystanków autobusowych dowożących pasażerów do stacji. Przejście z parkingu P&R do peronu prowadziło przez tory kolejowe. Przejście oznakowane było znakami ostrzegawczymi w językach polskim i angielskim „*strzeż się pociągu*” oraz krzyżem Św. Andrzeja. Przejście było zabezpieczone barierkami metalowymi w formie „labiryntu”. Czas dojścia z najbardziej oddalonego miejsca parkingu na peron wynosił w przypadku węzła Wieliczka Rynek-Kopalnia ok. 5 min. do wejścia z podjazdem dla wózków inwalidzkich oraz ok. 3 min. do schodów prowadzących na peron, z podjazdem dla wózków dziecięcych, a w przypadku stacji Wieliczka Park – od 4 do 5 min. Drogi dojazdu do miejsc postojowych były utwardzone oraz zainstalowano odwodnienie w przypadku obydwóch obiektów.

Mieszkańcom wszystkich dziewięciu osiedli w Wieliczce zapewniono możliwość bezpośredniego dojazdu komunikacją publiczną do centrum miasta i przesiadki do linii SKA1.

(akta kontroli str. 13-70, 217-260, 272-327, 328-343, 406-408, 886-888)

3.7. Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Według stanu na 31 marca 2020 r. na liniach obsługiwanych przez WSK na terenie Gminy (dowożących m.in. pasażerów do SKA1) usytuowanych było 269 przystanków, w tym 112 przystanków będących własnością Gminy³¹. Na utrzymanie przystanków wydatkowano: w 2017 r. 104,320,40 zł; w 2018 r. 124 704,00 zł; w 2019 r. 124 056,00 zł; do 31 marca 2020 r. 32 998,00 zł.

(akta kontroli str. 74-77, 110-115)

Na ww. przystankach zatrzymywały się również pojazdy przewoźników prywatnych. W okresie od 2017 r. do 31 marca 2020 r. nie powstały nowe przystanki osobowe obsługujące pasażerów na liniach dowożących do SKA1 oraz nie zlikwidowano istniejących przystanków na obsługiwanych przez WST trasach. Sekretarz Gminy podał, że ok. 70%³² przystanków na liniach dowożących pasażerów do linii SKA1 wyposażonych jest w wiaty.

(akta kontroli str. 4-12, 166-169, 110-111, 706)

Wszystkie pojazdy na liniach dowożących pasażerów do stacji SKA1 (operator WSK) były niskopodłogowe.

(akta kontroli str. 166-169, 848-885)

Wszystkie obiekty w ramach węzłów Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Park, w tym P&R oraz powiązane z nimi przystanki autobusowe, były dostępne dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Z parkingu na węzle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia można było bezpośrednio i bezpiecznie dotrzeć do peronu SKA. Istniały dwa wejścia na peron: podjazd ograniczony barierkami umożliwiający poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich oraz schody z podjazdem dla wózków dziecięcych. Parking P&R Wieliczka Park składał się z dwóch części po dwóch stronach ul. Dembowskiego. Przejście przez ulicę z drugiej części parkingu zostało oznaczone pasami (zebra). Przejście z parkingu Wieliczka Park do peronu prowadziło przez tory kolejowe. Przejście 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. Żaden z parkingów nie był wyposażony w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących. W Planie transportowym Wieliczki założono m.in. wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

(akta kontroli str. 13-70, 328-340)

Dzięki niskopodłogowym autobusom zapewniono komfort wsiadania i wysiadania pasażerom (w tym na wózkach i z niepełnosprawnością). Wszystkie pojazdy były wyposażone w miejsca przeznaczone dla osób na wózkach inwalidzkich i dla wózków dziecięcych. Ponadto w pojazdach znajdowały się przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy, umieszczone na wysokości umożliwiającej naciśnięcie przez osobę na wózku.

(akta kontroli. str. 71-77, 166-169, 409-410, 848-884)

Na parkingu P&R przy stacji Wieliczka Park wydzielono 13 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami (o wymiarach 3,6 m x 5 m).

³¹ Pozostałe to przystanki zlokalizowane przy: drogach powiatowych (122), drogach wojewódzkich (134), drodze krajowej nr 94 (1).

³² Z 269.

Na parkingu zlokalizowanym na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia wydzielone było jedno takie miejsce o wymiarach 2,6 m x 6 m.

(akta kontroli str. 328-330, 334-336)

3.8. Punktualność kursowania pojazdów

Według treści udzielonej informacji³³, WST monitorowała punktualność kursowania pojazdów. Prowadzono monitoring i okresowo przeglądane były zapisy. Nie stwierdzono odchyień od ustalonych standardów, a niewielkie opóźnienia mogły być, według treści informacji, spowodowane robotami drogowymi lub sytuacją wzmożonego ruchu na drogach.

W trakcie przeprowadzonych oględzin nie stwierdzono odchyień od obowiązujących standardów dotyczących rozkładów jazdy.

(akta kontroli str. 166-197, 331-333, 337-338)

Pracownicy Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka monitorowali punktualność przyjazdów autobusów czterokrotnie w 2019 r. Wskaźnik punktualności realizacji rozkładów jazdy wyniósł 92%.

W okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2020 r. do WST wpłynęły drogą elektroniczną łącznie 22 skargi i reklamacje, z czego jedna dotyczyła punktualności kursowania pojazdów³⁴.

(akta kontroli str. 409-425)

3.9. Komfort podróżowania

Wszystkie autobusy WST były wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, były niskopodłogowe oraz posiadały biletomaty. Wszystkie autobusy (12) użytkowane przez WST zostały zakupione przez Gminę i przekazane WST w dzierżawę w latach 2018 i 2019 r.

(akta kontroli str. 166-169, 137-146, 409-410, 848-885)

3.10. Bezpieczeństwo podróżowania

Wszystkie autobusy WST były wyposażone w monitoring wizyjny oraz system alarmowy (czerwony przycisk). W pojazdach znajdowały się: przyciski otwierania drzwi, przycisk STOP oraz przyciski sterujące na desce rozdzielczej prowadzącego pojazd. Na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia oraz przystanku autobusowym Wieliczka Park funkcjonowało oświetlenie, włączane równocześnie z oświetleniem ulicznym w mieście.

(akta kontroli str. 71-77, 328-340, 409-410)

Wszyscy pracownicy WSK zostali przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

(akta kontroli str. 166-169)

3.11. Uwzględnienie w planie transportowym potrzeb ochrony środowiska

W Planie transportowym Wieliczki w zakresie ochrony środowiska uwzględniono m.in. potrzeby zastosowania w transporcie publicznym pojazdów z silnikami niskoemisyjnymi, spełniającymi normy emisji spalin, oraz promowanie transportu zbiorowego. W ramach realizacji projektu „Organizacja Transportu Metropolitalnego Gminy Wieliczka poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów oraz budowę i integrację infrastruktury komunalnej” w Gminie powstało 105 fotowoltaicznych wiat

³³ Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 oraz art. 40 ust. 7 ustawy o NIK.

³⁴ Dwie dotyczyły przebiegu trasy, trzy niezatrzymanie się autobusu na przystanku, trzy rozkładow jazdy autobusów. W jednym przypadku zgłoszono brak uporządkowania przystanku (gałęzie, krzewy utrudniające wejście do autobusu).

przystankowych. Wiaty te były samowystarczalne oraz ekologiczne i nie pobierały energii elektrycznej, lecz ją wytwarzały na swoje potrzeby.

Wszystkie autobusy, które Gmina zakupiła i przekazała WST, były niskoemisyjne, z normą emisji spalin EURO 6. Na parkingu przy ul. Dembowskiego 7 planowana była budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych (w 2021 r.). Zastosowane na parkingach oświetlenie nie uwzględniało dodatkowego zasilania z naturalnych źródeł energii oraz magazynowania energii.

(akta kontroli str. 10-70, 166-169, 328-336, 848-885, 928)

3.12. Promowanie przez Gminę transportu zbiorowego

Promocja transportu zbiorowego prowadzona była poprzez umieszczanie informacji na stronie internetowej Gminy, na portalach internetowych³⁵ oraz w lokalnych gazetach. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, iż od pierwszych dni uruchomienia SKA ta możliwość transportu spotkała się z ogromnym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Statystyki dotyczące liczby pasażerów sporządzały Koleje Małopolskie.

(akta kontroli str. 71-85)

Gmina prowadziła badania skuteczności podejmowanych działań promocyjnych w zakresie wyboru środka transportu. W 2018 r. (czerwiec) przeprowadzono konsultacje społeczne polegające na wypełnieniu anonimowej ankiety. Wyniki pokazały, że mieszkańcy oczekują od Gminy jeszcze większego zaangażowania w kwestii dostępu i częstotliwości transportu publicznego. Dzięki tym badaniom – jak wyjaśnił Dyrektor WGKiOŚ – udało się zidentyfikować potrzeby mieszkańców i określić miejsca, w których brakuje połączeń komunikacyjnych. Rezultatem przeprowadzonych konsultacji i analiz było uruchomienie WST, utrzymanie funkcjonowania ALD, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów MPK i uruchomienie linii 314 w 2019 r.

(akta kontroli str. 110-111)

3.13. Informowanie społeczeństwa o dostępnych usługach i wprowadzonych udogodnieniach

Gmina informowała mieszkańców o dostępnych usługach i wprowadzonych udogodnieniach w zakresie transportu publicznego poprzez publikacje prasowe, stronę internetową, kampanie w mediach społecznościowych, za pośrednictwem sołtysów, przewodniczących zarządów osiedli oraz poprzez materiały informacyjne udostępniane na tablicach ogłoszeń.

(akta kontroli str. 71-77)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Gmina nie zapewniła pełnego skoordynowania rozkładów jazdy linii autobusowych obsługiwanych przez WST i zatwierdzanych przez UMiG Wieliczka, które powinny być skorelowane z rozkładami jazdy pociągów SKA1 w ramach węzła przesiadkowego Wieliczka Rynek-Kopalnia (linie J1 Wieliczka Centrum-Janowice-Wieliczka Centrum, W1 Wieliczka Centrum-Węgrzce Wielkie-Wieliczka oraz G3 Wieliczka-Golkowice-Wieliczka).

Trasy ww. linii autobusowych pokrywały się z trasami wskazanymi w Planie transportowym (w przypadku linii J1 i W1) oraz w Planie mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka jako „linie komunikacyjne pełniące funkcję dowozową do transportu kolejowego, na których planowane jest wykonywanie przewozów

³⁵ Np. www.wieliczka.eu/pl/201800/0/koleje-malopolskie.html; www.wieliczka.eu/pl/201129/13140/nocne-pociagi-do-wieliczki.html; www.wieliczka.eu/pl/201129/11403/szybla-kolej-aglomeracyjna-nowym-sposobem-komunikacji-w-wielicze.html; www.wieliczka.eu/pl/201129/12112/milionowy-pasazer-kolei-maloposkich.html

o charakterze użyteczności publicznej, finansowane bądź współfinansowane przez Gminę Wieliczka”. Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że korelacje rozkładów jazdy ww. linii z rozkładami jazdy pociągów SKA1 funkcjonują na podobnych zasadach, jak w przypadku ALD, tj. czas oczekiwania pasażera na pociąg SKA1 lub autobus WST powinien wynosić od 5 do 10 minut.

Przy przyjętym przez NIK założeniu skoordynowania w przypadku czasu oczekiwania na przesiadkę wynoszącym od 5 do 30 minut, stwierdzono brak odpowiedniego skorelowania w następujących okresach obowiązywania rozkładów jazdy linii autobusowych WST i pociągów SKA1:

- od 9 czerwca 2019 r. do 31 sierpnia 2019 r. – linii J1 w weekendy w przypadku dojazdu autobusu do Wieliczki w godzinach: 13:34 (4 min.), 19:42 (62 min.), 21:38 (64 min.) oraz linii W1 w dni powszednie w przypadku odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach: 15:38 (4 min.), 17:38 (2 min.), 18:38 (4 min.),
- od 1 września 2019 r. do 30 września 2019 r. – linii J1 w dni powszednie w przypadku odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 16:32 (46 min.), 17:38 (36 min.), 20:43 (64 min.), 22:48 (68 min.), przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 04:09 (3 min.), 7:23 (32 min.), 8:25 (37 min.), 20:26 (39 min.) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu do Wieliczki w godzinach 06:06 (33 min.), 11:58 (2 min.), 21:50 (68 min.),
- od 1 października 2019 r. do 19 października 2019 r. – linii J1 w dni powszednie w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 6:05 (34 min.), 13:48 (2 min.), 21:48 (70 min.) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki o godzinie 06:01 (38 min.), odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 5:02 (2 min.), 17:37 (35 min.), 20:51 (72 min.), linii G3 w dni powszednie w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach: 6:04 (35 min.), 7:08 (47 min.), 15:18 (37 min.) oraz odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 6:24 (38 min.), 08:23 (41 min.), 17:37 (35 min.), 20:53 (74 min.) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 17:11 (40 min.), 19:13 (33 min.), 21:12 - 36 min. i odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 16:27 (41 min.), 20:28 (49 min.),
- od 20 października 2019 r. do 14 grudnia 2019 r. – linii J1 w dni powszednie w przypadku odjazdu autobusu z Wieliczki o godzinie. 5:35 (4 min.) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu o godzinie 07:34 (4 min.), jak i odjazdu autobusu z Wieliczki o godzinie 20:35 (4 min.) oraz linii G3 w dni powszednie w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 5:05 (33 min.), 6:04 (34 min.), 21:37 (63 min.), 22:39 (63 min.) i w weekendy w przypadku przyjazdu autobusu w godzinach 10:45 (53 min.), 12:52 (46 min.), 22:43 (59 min.) oraz odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 12:08 (37 min.), 14:12 (41 min.), 20:28 (57 min.), 22:02 (31 min.),
- 15 grudnia 2019 r. do 31 stycznia 2020 r. – linii J1 w dni powszednie w przypadku przyjazdu autobusu o godzinie 4:32 (3 min.) i odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 06:38 (31 min.), 07:37 (37 min.), 15:39 (32 min.), 16:39 (38 min.), 17:39 (32 min.), 18:42 (34 min.), 20:41 (34 min) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 07:34 (41 min.), 09:32 (43 min.), 11:33 (42 min.), 13:29 (46 min.) oraz odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 10:45 (38 min.), 12:41 (34 min.), 14:41 (34 min.), 16:43 (42 min.) oraz linii G3 w dni powszednie w przypadku przyjazdu autobusu o godzinie 15:18 (2 min) i odjazdu autobusu z Wieliczki w godzinach 16:38 (37 min.), 19:39 (32 min.) oraz w weekendy w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 6:41 (34 min.), 08:41 (34 min.), 17:11 (4 min.), 21:12 (3 min.) i odjazdu autobusu z Wieliczki o godzinie 12:08 (1 min.),
- 1 lutego 2020 r. do 13 marca 2020 r. – linii J1 w dni powszednie w przypadku odjazdu autobusu z Wieliczki o godzinie 22:10 (3 min) oraz linii G3 w weekendy

w przypadku przyjazdu autobusu do Wieliczki w godzinach 6:44 (31 min.), 08:44 (31 min.), 17:14 (1 min.) i odjazdu autobusu z Wieliczki o godzinie 12:08 (1 min.)

(akta kontroli str. 35, 377-382, 403-404, 426-662, 663-678, 679-699, 700-705)

W sprawie przyczyn nieskoordynowania rozkładów jazdy linii autobusowych W1, J1 i G3 z rozkładami pociągów SKA1 odjeżdżających i przyjeżdżających do stacji SKA Wieliczka Rynek-Kopalnia w ww. okresach obowiązywania rozkładów jazdy, Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, iż trasy poszczególnych linii autobusowych są stosunkowo długie i czas przejazdu wynosi ok. 40 minut w obie strony, a linie te są obsługiwane przez WST tylko jednym pojazdem, w związku z czym trasa przejazdu i czas nie pozwalają na idealny odjazd i przybycie tego samego autobusu. Dyrektor WGKiOŚ jako przyczynę wskazał również niepunktualne kursowanie pociągów SKA1 oraz stosowanie Zastępczej Komunikacji Autobusowej w miejsce pociągów SKA1. Ponadto wyjaśnił, że priorytetem Gminy Wieliczka i WST przy tworzeniu rozkładów jazdy było, aby pasażerowie przyjeżdżali na parking Wieliczka Rynek Kopalnia w takim czasie, aby mogli bez zbędnego pośpiechu przesiąść się na pociąg SKA1, a najważniejszym celem było dowieszenie punktualnie mieszkańców do Wieliczki na pociąg SKA1, przy czym pasażerowie nie korzystali tylko z usług SKA1, ale w tym czasie bardzo dużą popularnością cieszyły się autobusy MPK. Odnośnie do nieskoordynowania rozkładów jazdy ww. linii autobusowych w weekendy, Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Wielicka Komunikacja Miejska kursowała wg innych rozkładów niż w dni powszednie oraz kursy weekendowe autobusów funkcjonowały w odstępach 2-godzinnych oraz rzadziej, w związku z takim zapotrzebowaniem mieszkańców na komunikację publiczną w soboty.

(akta kontroli str. 700-705)

Odnosząc się do wyjaśnień Dyrektora WGKiOŚ dotyczących tworzenia rozkładów jazdy zapewniających pasażerom możliwość przesiadki do pociągów SKA1 bez zbędnego pośpiechu oraz punktualnego dowieszenia mieszkańców na pociąg SKA1 w kierunku Krakowa jako najważniejszego celu przy planowaniu rozkładów jazdy linii autobusowych obsługiwanych przez WST, NIK zwraca uwagę, że:

- w analizowanym okresie od 9 czerwca 2019 r. do 13 marca 2020 r. w przypadku 19 przesiadek na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia czas na przesiadkę do/z pociągu SKA1 z/do autobusu WST wynosił mniej niż 5 minut, w tym w ośmiu przypadkach wynosił 1 lub 2 minuty, co oznacza, że nawet przy założeniu punktualności kursowania autobusów WST i pociągów SKA1, nie zapewniono pasażerom możliwości przesiadki bez zbędnego pośpiechu,
- w analizowanym okresie od 9 czerwca 2019 r. do 13 marca 2020 r. w przypadku 17 przesiadek w dni powszednie na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia czas na przesiadkę z autobusu WST, który przyjechał do Wieliczki (linie J1, W1, G3), do pociągu SKA1 w kierunku Krakowa wynosił mniej niż 5 minut lub więcej niż 30 minut,
- zatwierdzając rozkłady jazdy linii autobusowych pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego, UMiG powinien dążyć również do koordynacji tych rozkładów w dni powszednie w przypadku kursów obsługujących pasażerów wracających z Krakowa i przesiadających się do autobusów WST kursujących z Wieliczki do innych miejscowości znajdujących się na terenie Gminy, a także w przypadku kursów realizowanych w weekendy.

Nieskoordynowanie przez Gminę Wieliczka rozkładów jazdy linii autobusowych mających pełnić, zgodnie z Planem transportowym, funkcję dowozową do transportu kolejowego SKA1 w węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia, było – w ocenie NIK – działaniem nierzetelnym i nie zapewniało realizacji pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności

publicznej określonego w Planie transportowym. NIK zwraca uwagę, że nieskoordynowanie rozkładów jazdy może wpływać na wybór środka transportu i rezygnację z korzystania z transportu publicznego.

(45-47, 426-662, 663-678, 679-699)

2. 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. 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.

(akta kontroli str.:13-70, 328-330, 334-336)

Zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych³⁶, aby umożliwić osobom niepełnosprawnym niezależne życie i pełny udział we wszystkich sferach życia, strony Konwencji mają podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do m.in. środowiska fizycznego i środków transportu, informacji i komunikacji, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosuje się między innymi do budynków, dróg, transportu oraz innych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych. Na podstawie art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami³⁷, podmiot publiczny w ramach zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami podejmuje działania mające na celu usuwanie barier, a także zapobieganie ich powstawaniu.

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że Gmina w ramach budowy Punktu Obsługi Pasażerów na węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia planuje zainstalowanie na parkingu ścieżek dotykowych wyprowadzających z parkingu lub innych oznaczeń orientacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku. Na parkingu P&R Wieliczka Park – wg treści wyjaśnień – planuje się w najbliższym czasie zainstalowanie oznaczeń orientacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku.

(akta kontroli. str. 700-705)

3. Na parkingu zlokalizowanym przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia na ogólną liczbę 130 miejsc postojowych wydzielone było tylko jedno miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnością. W art. 12a ust. 2 pkt 4³⁸ ustawy o drogach publicznych określono, że 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%, tak więc powinno ich być co najmniej pięć.

Wydzielone miejsce postojowe posiadało wymiary 2,6 m na 6 m, co było niezgodne z § 21 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Wymiary miejsca postojowego dla niepełnosprawnych powinny wynosić 3,6 m na 5 m.

(akta kontroli str. 334-336)

³⁶ Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169 ze zm.).

³⁷ Dz.U. z 2020 r. poz. 1062.

³⁸ Wszedł w życie 1 września 2014 r.

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że parking przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia wybudowany został ok. 20 lat temu. W wyjaśnieniach podał, że Gmina zobowiązuje się do 31 sierpnia 2020 r. do wydzielenia odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością oraz do zmiany parametrów obecnie istniejącego miejsca i dostosowania go do wymaganych standardów.

(akta kontroli str. 700-705)

4. Parking P&R, miejsca dla rowerów oraz zatoka przeznaczona do zatrzymywania się samochodów osobowych i wysiadania pasażerów przy stacji Wieliczka Park nie były oznakowane zgodnie z *Rekomendacjami dotyczącymi parkingów park and ride (P+R) na terenie Metropolii Krakowskiej*, co było działaniem nierzetelnym. *Rekomendacje* stanowią załącznik do uchwały nr 6/II/2016 Zwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z dnia 10 maja 2016 r., a Gmina jest członkiem tego stowarzyszenia. Dokument ten określa wspólne standardy, które powinny być stosowane na etapie projektowania i realizacji inwestycji polegających na budowie i oznakowaniu obiektów P&R.

(akta kontroli str. 328-330, 959-978)

Dyrektor WGKiOŚ wyjaśnił, że parking został wybudowany w 2014 r., kiedy nie obowiązywały wskazane Rekomendacje. Przez niedopatrzenie w późniejszym czasie oznakowania nie zostały uzupełnione. Gmina Wieliczka planuje oznaczyć wyżej wymienione obiekty zgodnie z treścią Rekomendacji do końca III kwartału 2020 r., a aktualnie budowane parkingi P&R (Węgrzce Wielkie, Byszyce) posiadają stosowne oznaczenia, zgodnie z treścią Rekomendacji.

(akta kontroli str. 957-958)

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina podejmowała działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi w przewozach pasażerskich realizowanych na jej terenie. Niemniej jednak Gmina nie zapewniła pełnego skoordynowania rozkładów jazdy linii autobusowych obsługiwanych przez WST z rozkładem jazdy SKA1, a także wymaganej liczby miejsc parkingowych o odpowiednich wymiarach dla osób niepełnosprawnych na parkingu zlokalizowanym przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia. NIK ocenia negatywnie niewyposażenie parkingów funkcjonujących przy obu węzłach przesiadkowych w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych i niedowidzących.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski

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

1. Skoordynowanie 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, zgodnie z zapisami Planu transportowego oraz Planu mobilności dla Miasta i Gminy Wieliczka.
2. Podjęcie działań w celu zainstalowania ścieżek dotykowych wyprowadzających z parkingu lub innych oznaczeń orientacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku na parkingach zlokalizowanych przy węzłach przesiadkowych.
3. Wydzielenie odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością oraz zmiana wymiarów obecnie istniejącego miejsca

postojowego dla tych osób na parkingu przy węźle przesiadkowym Wieliczka Rynek-Kopalnia.

- Oznaczenie parkingu P&R przy stacji Wieliczka Park oraz miejsc dla rowerów i zatoki przeznaczonej do zatrzymywania się samochodów osobowych i wysiadania pasażerów symbolami rekomendowanymi dla Metropolii Krakowskiej.

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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Kraków, lipca 2020 r.

Kontrolerzy

Barbara Guga
główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

Przemysław Sala
starszy inspektor kontroli państwowej

.....
podpis