



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.26.2.2025

Pan
Przemysław Pacholski
Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik

Urząd Miasta i Gminy Kórnik
plac Niepodległości 1
62-035 Kórnik

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/25/019 Transport zbiorowy w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta i Gminy Kórnik; ul. Plac Niepodległości 1, 62-035 Kórnik ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przemysław Pacholski, Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik, od 21 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów. 2. Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. 3. Integracja publicznego transportu zbiorowego.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2025 r. z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem i po, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 i art. 5 ust. 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ² ,
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura Poznaniu
Kontrolerzy	Marcin Komorowicz, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/142/2025 z 7 października 2025 r. oraz nr LPO/159/2025 z 9 grudnia 2025 r. Zbigniew Truszkowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/140/2025 z 6 października 2025 r.

(akta kontroli str. 1-4, 287-288)

¹ Dalej: Urząd.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

OCENA OGÓLNA

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

Gmina miejsko – wiejska Kórnik⁴ zapewniła prawidłową organizację i integrację publicznego transportu zbiorowego, a jego funkcjonowanie przyczyniło się do zwiększenia liczby pasażerów w transporcie zbiorowym o 26,8%⁵.

W Urzędzie na bieżąco analizowano pisma i wnioski wpływające od mieszkańców i użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Jeśli uznano je za zasadne, wykorzystywano w planowaniu i bieżącej organizacji transportu. Na podstawie ww. informacji, ankiet oraz kierunkowych dokumentów określających priorytety rozwoju sieci transportu publicznego w powiecie i województwie, ustalono projekty i zadania do realizacji w Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025. Prace nad Strategią poprzedzone były też konsultacjami społecznymi, w tym przeprowadzono badania ankietowe wśród mieszkańców oraz wywiady m.in. z młodzieżą, organizacjami pozarządowymi i radnymi. Zaplanowane w Strategii zadania w ramach projektu „Komunikacja publiczna” zostały w większości zrealizowane lub są w trakcie realizacji.

Gmina Kórnik prawidłowo zorganizowała na swoim terenie publiczny, bezpłatny transport autobusowy na 12 liniach komunikacyjnych. Z kolei planowanie, organizację i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na ośmiu liniach komunikacyjnych „z i do Poznania” powierzyła Miastu Poznań. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców w Gminie (o 14,7%) podejmowano skuteczne działania w celu usprawnienia sieci komunikacyjnej, tj. zwiększano liczbę kursów, zarówno tych, dla których organizatorem była Gmina, ZTM⁶, jak i WTR⁷. Wzrosła liczba autobusów o 6,9% oraz miejsc w tych autobusach o 8,4%. Urząd przeprowadzał kontrole czystości autobusów oraz ich wyposażenia i oznakowania. Natomiast nie kontrolowano spółki KOMBUS w zakresie realizacji pracy przewozowej, zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem jazdy, mimo że takie wskaźniki i kryteria kontroli jakości świadczonych usług zostały zawarte w umowie ze spółką. W latach 2022 – I półrocze 2025 został wybudowany jeden parking przesiadkowy (Szczodrzykowo, ul. Ogrodowa) i przygotowano dokumentację projektową dla węzła przesiadkowego w Gądkach. Na trzech parkingach, spośród czterech poddanych oględzinom, stwierdzono niezgodności dotyczące m.in. oznakowania parkingu i miejsc parkingowych, niewyznaczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. W Gminie – w okresie objętym kontrolą - nie prowadzono na bieżąco badań satysfakcji pasażerów. Jednak do Urzędu nie wpływały skargi mieszkańców dotyczące jakości świadczonych usług przewozowych, a te które wpływały do spółki KOMBUS były corocznie przekazywane w sprawozdaniach do wiadomości Urzędu. Ponadto Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik nie w pełni rzetelnie sprawował nadzór nad spółką KOMBUS w zakresie przedkładanych przez tę spółkę dokumentów (sprawozdań, raportów).

Funkcjonujący w Gminie Kórnik publiczny transport zbiorowy został skutecznie zintegrowany z Miastem Poznań. Gmina zapewniła sobie wpływ na realizację

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

⁴ Dalej: Gmina albo Gmina Kórnik.

⁵ Z 2 051,83 tys. w 2022 r. do 2 602,56 tys. w 2024 r.

⁶ Zarząd Transportu Miejskiego, dalej: ZTM.

⁷ Związek powiatowo – gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”. dalej WTR.

powierzonych Miastu Poznań zadań, w tym poprzez inicjowanie nowych połączeń, wnoszenie uwag dotyczących liczby kursów na liniach już funkcjonujących, modyfikacji ich przebiegu; akceptację kalkulacji kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej sporządzanej przez ZTM oraz analizę corocznych audytów rekompensaty sporządzonych przez niezależnego audytora. Funkcjonujące w Gminie Kórnik mechanizmy zarządzania publicznym transportem zbiorowym umożliwiły prawidłową realizację porozumień międzygminnych, w tym w zakresie wzajemnych rozliczeń.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów
Opis stanu faktycznego	1.1 W Urzędzie na bieżąco pozyskiwano informacje od mieszkańców i użytkowników transportu zbiorowego dotyczące zmieniających się potrzeb transportowych, które były przedkładane w formie papierowej – jako pisma, wnioski i uwagi składane bezpośrednio w siedzibie Urzędu lub w skrzynce podawczej umieszczonej na zewnątrz budynku oraz w formie elektronicznej – za pośrednictwem platform ePUAP, eDoręczenia, skrzynek odbiorczych poczty elektronicznej Urzędu. Informacje o ww. potrzebach pozyskiwano także w trakcie zebrań wiejskich w sołectwach, w ramach działalności organów samorządowych oraz za pośrednictwem mass mediów Gminy Kórnik. Napływające w ten sposób informacje rejestrowano w systemie EOD⁹ oraz przekazywano do właściwych komórek organizacyjnych w celu analizy i ewentualnego wdrożenia działań naprawczych lub usprawniających, we współpracy z operatorem publicznego transportu zbiorowego – spółką Kombus¹⁰. W latach 2022-2024 wpłynęło do Urzędu odpowiednio: 28, 23, 24, a w I półroczu 2025 r. - 30 ww. informacji. Wnioski i uwagi mieszkańców wykorzystywane były m.in. przy planowaniu rozmieszczenia przystanków, wprowadzania nowych kursów, zmiany częstotliwości kursowania pojazdów oraz planowanych i realizowanych inwestycjach. Przykładowo: do Urzędu 25 lutego 2025 r. wpłynął wniosek mieszkanki w sprawie korekty rozkładu jazdy linii autobusowej nr 580 lub przyspieszenia linii nr 560. Dnia 3 marca 2025 r. Urząd poinformował wnioskodawczynię o planowanych działaniach i jednocześnie wystąpił do spółki Kombus o analizę kosztów związanych ze zmianą rozkładu jazdy linii 580 i 560. Dnia 17 marca 2025 r. do Urzędu wpłynęła od spółki Kombus kalkulacja kosztów związanych z korektą rozkładu jazdy we wnioskowanym zakresie wraz z informacją o gotowości do wprowadzenia zmian od 1 września 2025 r. Urząd poinformował wnioskodawczynię o zaakceptowaniu zmiany w rozkładzie jazdy linii autobusowej nr 580 pismem z 31 marca 2025 r., a zmiany, we wnioskowanym zakresie, zostały wprowadzone od 1 września 2025 r.

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

⁹ Elektroniczny Obieg Dokumentów.

¹⁰ Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe KOMBUS Sp. z o.o., dalej: spółka Kombus.

Istotny wpływ na planowanie publicznego transportu zbiorowego w Gminie miały także aktualne potrzeby przewozowe młodzieży szkolnej zgłaszane przez dyrektorów placówek oświatowych. Integrowano rozkłady jazdy z godzinami rozpoczęcia i zakończenia zajęć dydaktycznych w szkołach. Były to tzw. „dowozy otwarte”, które – mimo, że były projektowane przede wszystkim z myślą o zapewnieniu dowozu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych – były dostępne dla wszystkich mieszkańców Gminy i stanowiły integralny element publicznej sieci transportu zbiorowego. Przykładowo: 2 września 2025 r. wpłynęło do Urzędu pismo Dyrektora Szkoły Podstawowej w Kamionkach w sprawie uruchomienia dodatkowych kursów linii autobusowych umożliwiających dojazd uczniów na godzinę 9:45. Dnia 4 września 2025 r. Urząd przesłał pytanie w tej sprawie do spółki Kombus i tego samego dnia otrzymał odpowiedź, że istnieje możliwość realizacji dodatkowych kursów. Dnia 8 września 2025 r. Urząd poinformował wnioskodawcę, że z dniem 1 października 2025 r. uruchomione zostaną dodatkowe kursy linii autobusowej wraz z opiekunem przewozów w następujących godzinach i z następującym przebiegiem trasy:

- linia nr 593 - 9:21 Borówiec/Dębowa – 9:26 Borówiec/Szkoła – 9:34 Kamionki/Pętla - 9:36 Kamionki/Szkoła;
- linia nr 594 - 9:15 Szczytniki/Pętla – 9:19 Koninko/Granatowa – 9:26 kamionki/Pętla – 9:31 Kamionki/Klonowa – 9:36 Kamionki/Szkoła.

(akta kontroli str. 317-379, 784-1110, 1153-1232)

W okresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpływały skargi mieszkańców dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie jakości świadczonych usług przewozowych. Natomiast za każdy rok objęty kontrolą operator publicznego transportu zbiorowego – spółka Kombus przysyłał do Urzędu sprawozdanie o liczbie i sposobie załatwienia skarg złożonych przez pasażerów. Liczba złożonych skarg wyniosła:

- w 2022 r. – 25 skarg, w tym 18 uznanych za zasadne, siedem za bezzasadne; najwięcej dotyczyło punktualności – siedem skarg oraz ogrzewania i klimatyzacji – cztery skargi;
- w 2023 r. - 39 skarg, w tym 33 uznane za zasadne, sześć za bezzasadne; najwięcej dotyczyło punktualności – dziewięć skarg, niezatrzymania się na przystanku – siedem skarg oraz ogrzewania i klimatyzacji – trzy skargi;
- w 2024 r. - 28 skarg, w tym trzy uznane za zasadne, 23 za bezzasadne oraz dwie pozostawione bez rozpatrzenia; punktualności dotyczyło 10 skarg, a trzy niewłaściwego zachowania kierowcy; w trakcie kontroli NIK spółka Kombus złożyła korektę sprawozdania w zakresie liczby skarg, które wpłynęły do spółki, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 154-184)

1.2. W celu określenia priorytetów rozwoju sieci transportu publicznego Gmina opracowała i przyjęła „Strategię Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025”¹¹. Prace nad Strategią poprzedzone były konsultacjami społecznymi, do których należały: sondaż ankietowy wśród mieszkańców, wywiady

¹¹ Uchwała Rady Miasta i Gminy Kórnik nr XXXIII/434/2017 z 26 kwietnia 2017 r. w sprawie Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025.

z kierownikami jednostek organizacyjnych oraz grupami mieszkańców Gminy (tj. młodzieżą, przedstawicielami organizacji pozarządowych, radnymi). Badanie ankietowe wśród mieszkańców przeprowadzono od października 2015 r. do stycznia 2016 r.¹² i wzięło w nim udział 701 osób z terenu Gminy. Komunikacja wewnątrz Gminy została oceniona źle lub bardzo źle przez 164 respondentów (23,4%), dobrze lub bardzo dobrze – 224 (32%), przeciętnie – 218 (31%), a pozostali nie mieli zdania. Natomiast komunikację z innymi gminami, w tym Poznaniem źle lub bardzo źle oceniło 142 respondentów (20,3%), dobrze lub bardzo dobrze – 282 (40,2%), przeciętnie – przez 202 (28,8%), a pozostali nie mieli zdania. Wnioski z badań ankietowych oraz wywiadów w zakresie transportu publicznego i powiązań komunikacyjnych znalazły się w analizie SWOT, w której zdiagnozowano, że problemem do rozwiązania w Gminie Kórnik pozostaje m.in.: słaba komunikacja publiczna wewnątrz Gminy oraz małe znaczenie połączeń kolejowych (brak kolei metropolitalnej). W celu rozwiązania ww. problemów i rozbudowy infrastruktury technicznej Gminy przyjęto do realizacji projekt „Komunikacja publiczna” (nr projektu 1.1.3), którego celem była poprawa warunków ruchu, poprawa bezpieczeństwa, odciążenie dróg. W ramach tego projektu ustalono dwa zadania:

- „Rozwój gminnej komunikacji publicznej – autobusowej” (czas realizacji: 2017-2018), a w ramach tego zadania:
 - zakup nowych autobusów;
 - rozwój komunikacji publicznej wewnątrz Gminy, a nie tylko z Poznaniem (Kórnik-Kamionki, Mieczewo/Czołowo – Kórnik) oraz
 - modernizację bazy spółki Kombus, w tym budowę myjni;
- „Współpraca w ramach Metropolii Poznań - kolej aglomeracyjna” (czas realizacji: 2017-2020), a w ramach tego zadania:
 - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Kórniku i Koninku (m.in.: parkingi buforowe i dojazdy do nich - drogi i ścieżki rowerowe).

W uzasadnieniu wyboru ww. zadań wskazano, że rozwój demograficzny Gminy Kórnik generuje problemy z płynnością ruchu samochodowego, któremu rozbudowa sieci drogowej na jej terenie i w mieście Poznań nie jest w stanie w pełni zaradzić. Z tego powodu poszukuje się alternatywnych rozwiązań już nie tylko w Gminie, ale w skali całej aglomeracji poznańskiej. Rozwiązaniem ma być transport kolejowy.

(akta kontroli str. 396-398, 411-498, 508-517)

W ramach realizacji zadania „Rozwój gminnej komunikacji publicznej - autobusowej”:

- zakupiono dwa niskoemisyjne autobusy (w 2018 r.), trzy autobusy hybrydowe (w 2019 r.), osiem autobusów oraz bus do transportu dzieci

¹² Formularze papierowe były dostępne w lokalnym dwutygodniku „Kórnicanin”, w holu Urzędu, w jednostkach organizacyjnych samorządu, były także przekazane rodzicom poprzez uczniów szkół z terenu Gminy. Ankieta w formie elektronicznej znalazła się na stronie internetowej Gminy.

niepełnosprawnych (w 2020 r.), trzy autobusy elektryczne wraz z infrastrukturą do ich ładowania (w 2024 r.);

- uruchomiono nowe linie autobusowe: nr 503, nr 599 i nr 598, wybudowano, zmodernizowano i oddano do użytku nowe przystanki autobusowe na terenach wiejskich (w latach 2017-2025); wybudowano pętlę autobusową przy skrzyżowaniu ul. Platanowej i ul. Klonowej w Kamionkach (w 2021 r.);
- utworzono sześć punktów do ładowania autobusów elektrycznych oraz wybudowano halę warsztatową w bazie spółki Kombus (w 2024 r.), w 2025 r. – rozpoczęto budowę myjni.

W ramach realizacji zadania „Współpraca w ramach Metropolii Poznań – kolej aglomeracyjna”:

- w ramach budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej Kórnik wybudowano w 2018 r. parking Park&Ride na 21 miejsc postojowych i parking Bike&Ride z wiatą rowerową dla 20 rowerów, ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 2,027 km w Dziećmierowie, Szczodrzykowie i Runowie;
- w ramach budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego w Koninku wybudowano ścieżkę pieszko-rowerową w ciągu drogi powiatowej Swarzędz – Gądky na odcinku od pętli autobusowej przy węźle Koninko do miejscowości Żerniki;
- w trakcie realizacji pozostaje dokumentacja projektowa węzła przesiadkowego w Gądkach; od PKP przejęto działki przylegające do obecnego dworca oraz budynek stacji pod realizację węzła; na etapie końcowym jest przejmowanie drogi ul. Dworcowej w Gądkach od Skarbu Państwa; pozostałe tereny niezbędne do realizacji węzła oraz dróg dojazdowych pozyskane będą na podstawie decyzji ZRID¹³ (za odszkodowaniem).

Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik wyjaśnił, że realizacja węzła przesiadkowego w Gądkach wydłużyła się ze względu na m.in. planowany przebieg linii kolejowej CPK¹⁴, a także planowaną modernizację linii kolejowej PKP PLK. Nie zrealizowano także – zaplanowanej w Strategii - budowy stacji kolejowej Koninko. Powodem była zmiana stanowiska, co do zasadności tej inwestycji. Ostatecznie podjęto decyzję o realizacji węzła przesiadkowego w miejscowości Gądky. Planowana stacja Koninko byłaby w odległości około 1800 m od stacji w Gądkach. A po wybudowaniu drogi powiatowej Borówiec – Koninko - Poznań Lotnisko -Krzesiny (w trakcie budowy) realizacja stacji kolejowej w Koninku stała się z kolejnych względów nieuzasadniona.

(akta kontroli str. 407-410, 499-501, 735)

Przy określaniu priorytetów rozwoju sieci transportu publicznego Gmina Kórnik korzystała także z dokumentów kierunkowych opracowanych dla powiatu i województwa przy udziale Gminy, w tym m.in.:

- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025; aktualizacja styczeń 2019 r.;

¹³ Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

¹⁴ Centralny Port Komunikacyjny.

- Planu zrównoważonej mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 r.;
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Poznańskiego na lata 2014-2025;
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego z 2015 r. oraz dwóch aktualizacji z 2020 r. i 2024 r.

Powyższe plany były istotne dla Gminy Kórnik ze względu na powiązania komunikacyjne Gminy z obszarem aglomeracji poznańskiej oraz funkcjonowanie wspólnego systemu transportu publicznego. Celem nadrzędnym wyznaczonym w tych dokumentach było zwiększenie udziału transportu zrównoważonego (publicznego, rowerowego, pieszego, mikromobilności, transportu niskoemisyjnego) oraz ograniczenie zależności od samochodu indywidualnego – rozwój kolei (współpraca w ramach aglomeracji poznańskiej) oraz autobusów lokalnych. Jednym z efektów prowadzonej w tym zakresie polityki było wprowadzenie zintegrowanej taryfy aglomeracyjnej pozwalającej pasażerom z powiatu poznańskiego dojeżdżającym do Poznania na korzystanie w czasie całej podróży z jednego biletu na całej sieci ZTM.

(akta kontroli str. 384-404, 515,)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W Urzędzie na bieżąco analizowano pisma i wnioski wpływające od mieszkańców i użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Jeśli uznano je za zasadne, wykorzystywano w planowaniu i bieżącej organizacji transportu. Na podstawie ww. informacji, ankiet oraz kierunkowych dokumentów określających priorytety rozwoju sieci transportu publicznego w powiecie i województwie, ustalono projekty i zadania do realizacji w Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025. Prace nad Strategią poprzedzone były też konsultacjami społecznymi, w tym przeprowadzono badania ankietowe wśród mieszkańców oraz wywiady m.in. z młodzieżą, organizacjami pozarządowymi i radnymi. Zaplanowane w Strategii zadania w ramach projektu „Komunikacja publiczna” zostały w większości zrealizowane lub są w trakcie realizacji.

OBSZAR

2. Organizowanie i zarządzanie transportem zbiorowym

Opis stanu
faktycznego

2.1. W zakresie zadań związanych z publicznym transportem zbiorowym w okresie objętym kontrolą Gmina Kórnik występowała w trzech rolach:

- była organizatorem części zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na własnym terenie; w celu realizacji tego obowiązku Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik zawarł umowę¹⁵ ze spółką KOMBUS – operatorem publicznego transportu zbiorowego, dotyczącą obsługi 12 linii komunikacyjnych¹⁶; transport ten był bezpłatny;
- powierzyła Miastu Poznań zadanie własne w zakresie publicznego transportu zbiorowego polegające na planowaniu i organizowaniu transportu oraz zarządzaniu nim na podstawie porozumienia

¹⁵ Umowa z 1 kwietnia 2015 r. oraz aneks do umowy z 5 grudnia 2022 r.

¹⁶ Na liniach nr: 580, 582, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599.

międzygminnego¹⁷; zadanie realizowane było przez ZTM (jednostkę budżetową Miasta Poznań) na ośmiu liniach autobusowych „z i do Poznania”¹⁸; zgodnie z zapisami porozumienia międzygminnego Miasto Poznań zawarło umowę o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego ze spółką Kombus - jako operatorem publicznego transportu zbiorowego¹⁹ (Gmina posiadała w spółce 100% kapitału zakładowego);

- ponadto powierzyła Gminie Śrem realizację zadania polegającego na obsłudze linii autobusowej nr 6 na podstawie porozumienia międzygminnego²⁰; organizatorem przewozów była Gmina Śrem; autobusy tej linii zatrzymywały się na przystankach komunikacyjnych w miejscowości Czmoń, położonych na terenie Gminy Kórnik; Gmina Śrem świadczyła to zadanie nieodpłatnie dla Gminy Kórnik; transport ten był bezpłatny;
- przyjęła do realizacji zadanie publiczne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami²¹ od sześciu gmin: Zaniemyśl, Kostrzyn, Miłosław, Środa Wielkopolska, Krzykossy, Kleszczewo²² oraz od Powiatu Średzkiego.

(akta kontroli str. 518-529, 522-671, 1491-1538)

W celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców Gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przewozach powiatowo – gminnych, Gmina Kórnik przystąpiła²³ do związku powiatowo – gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”. Utworzenie Związku umożliwiało zapewnienie transportu publicznego pomiędzy powiatami i gminami województwa wielkopolskiego, w tym połączeń z Miastem Poznań na sześciu liniach komunikacyjnych²⁴. Podstawowym zadaniem Związku była organizacja regionalnych przewozów pasażerskich, uzupełniających sieć połączeń komunikacji miejskiej i kolejowej. Związek WTR działał na podstawie statutu związku powiatowo – gminnego. Operatorem transportu była spółka PKS Poznań S.A.

(akta kontroli str. 672-678)

Ponadto w celu współdziałania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym Gmina Kórnik przystąpiła do porozumienia z 25 listopada 2020 r., zawartego pomiędzy Województwem Wielkopolskim, a Stowarzyszeniem Metropolia Poznań oraz powiatami i gminami. W porozumieniu Gmina Kórnik zadeklarowała partycypację w finansowaniu obsługi linii kolejowej Poznań Główny – Ostrów Wlkp. na odcinku: Poznań Główny – Jarocin oraz Jarocin – Poznań Główny, która stanowi element

¹⁷ Porozumienie nr ZTM.TK.0717.49.2020 z 20 sierpnia 2020 r., porozumienie ZTM.TK.0717.28.23 z 7 lipca 2023 r.

¹⁸ Na liniach nr: 501, 502, 503, 511, 512, 527, 560, 561.

¹⁹ Umowa o świadczenie usług publicznych nr ZTM.TK.4117.3.2017 z 27 lutego 2017 r. oraz ZTM.EZ.3313.2.2024 z 31 stycznia 2024 r.

²⁰ Porozumienie w sprawie współdziałania w zakresie gminnych przewozów pasażerskich z 12 czerwca 2019 r., weszło w życie 1 września 2019 r.

²¹ Porozumienia: z 21.12.2011 r., z 30.12.2016 r., z 04.09.2017 r., z 01.03.2017 r., z 22.06.2011 r., z 01.02.2017 r., z 04.09.2017 r.

²² Gminy: Kostrzyn, Miłosław, Krzykossy nie graniczą administracyjnie z Gminą Kórnik.

²³ Uchwała Rady Miasta i Gminy Kórnik nr XXVII/363/2020 z 30 grudnia 2020 r.

²⁴ Na liniach nr: 172, 156, 330, 329, 172, 212.

Poznańskiej Kolei Metropolitarnej²⁵. Organizatorem przewozów w ramach PKM było Województwo Wielkopolskie.

(akta kontroli str. dowód: zał. nr 595-622)

2.2.1 Gmina Kórnik - jako organizator bezpłatnego publicznego transportu zbiorowego – w § 4 ust. 1 pkt 9 ww. umowy z operatorem (spółką KOMBUS) – zapewniła sobie prawo kontroli jakości świadczonych usług przez operatora i przewoźnika. Standardy jakości określone zostały z załączniku nr 7 do ww. umowy. Dotyczyły one:

- dla stopnia realizacji rozkładu jazdy:
 - wskaźnik realizacji pracy przewozowej,
 - wskaźnik zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem;
 - wskaźnik kursowania pojazdów;
- dla stanu taboru:
 - prawidłowe wyposażenie i oznakowanie pojazdu,
 - estetyka i czystość pojazdu.

W załączniku nr 7 do umowy zamieszczono również wykaz kar umownych z tytułu naruszenia powyższych standardów oraz zasady przeprowadzania kontroli.

W latach 2022-2024 wzrosła liczba kontroli przeprowadzonych przez Gminę Kórnik (organizatora) w spółce KOMBUS (z 22 kontroli w 2022 r. do 28 w 2024 r.²⁶), co było skorelowane ze wzrostem pracy przewozowej (z 556 tys. w 2022 r. do 594 tys. w 2024 r.²⁷). Łącznie, w okresie objętym kontrolą, przeprowadzono 91 kontroli operatora w zakresie czystości, prawidłowego wyposażenia i oznakowania autobusów. Natomiast Gmina Kórnik (organizator) nie dokonywała kontroli operatora w zakresie realizacji pracy przewozowej, zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem oraz kursowania pojazdów, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W powyższym okresie Gmina Kórnik jako organizator nie nakładała kar umownych na operatora za niewywiązanie się z obowiązku zapewnienia odpowiedniej jakości oraz sprawozdawczości.

(akta kontroli str. 5, 9, 268, 1491-1538,)

Szczegółowa kontrola wybranych losowo 35 kart kontroli²⁸ wykazała, że ogólny stan czystości autobusów w 13 przypadkach oceniono jako dobry, natomiast w 22 - jako bardzo dobry. W trakcie kontroli brano pod uwagę stan zewnętrzny autobusu (nadwozie, szyby, lusterka, oznaczenie linii i logotypy, brak graffiti i uszkodzenia lakieru) oraz wewnętrzny (podłoga, fotele, uchwyty i poręcze, szyby wewnętrzne, brak nieprzyjemnego zapachu, kosze na śmieci, stan kabiny kierowcy, klimatyzacja/ogrzewanie). W kartach tych nie odnotowano dodatkowych uwag.

²⁵ Dalej: PKM.

²⁶ W latach 2022-2024 i I półroczu 2025 r. było to odpowiednio: 22 kontrole, 23, 28 i 18.

²⁷ W latach 2022-2024 i I półroczu 2025 r. było to odpowiednio: 556 tys., 549 tys., 594 tys. i 361 tys. wozokilometrów.

²⁸ Po 10 kart z lat 2022-2024 oraz 5 kart z pierwszej połowy 2025 r.

(akta kontroli str. 185-221)

W załączniku nr 2 do umowy z operatorem (spółką KOMBUS) zostały zawarte zapisy dotyczące zapewnienia odpowiedniego dostępu do publicznej komunikacji zbiorowej także dla osób z ograniczoną mobilnością. Zapisy te dotyczyły autobusów 15. i 12. metrowych. Wskazano, że powinny one zapewniać co najmniej jedno miejsce dla niepełnosprawnych, osób starszych i osób z dzieckiem na rękę; podłoga powinna być gładka, z materiału antypoślizgowego; w pobliżu środkowych drzwi powinna znajdować się duża przestrzeń płaskiej powierzchni umożliwiająca postawienie wózka dziecięcego lub inwalidzkiego; jedno stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich w pobliżu środkowych drzwi; układ umożliwiający obniżenie wejść o 60-80 mm. Nie przewidziano takich wymogów dla autobusów 6. metrowych. Według wyjaśnień Kierownika Wydziału Eksploatacji Infrastruktury Technicznej Urzędu, wszystkie pojazdy operatora (spółki KOMBUS), realizującego przewozy, dla których organizatorem była Gmina Kórnik były dostosowane do przewozu osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami.

(akta kontroli str. 269, 1491-1538)

Przeprowadzone oględziny 12 autobusów (w tym dziewięciu autobusów 12. i 15. metrowych oraz trzech autobusów 6. metrowych), na 11 różnych liniach komunikacyjnych, wykazały, że spełniały one wszystkie ww. wymogi dotyczące zapewnienia odpowiedniego dostępu do publicznej komunikacji zbiorowej, także dla osób z ograniczoną mobilnością.

(akta kontroli str. 121-153)

Rada Miasta i Gminy Kórnik przyjęła regulamin przewozów – dla których była organizatorem - uchwałą w sprawie określenia przepisów porządkowych w komunikacji miejskiej na terenie Miasta i Gminy Kórnik²⁹. W regulaminie tym zawarto informacje dotyczące m.in. przestrzegania przepisów porządkowych, oznaczeń pojazdów oraz odpowiedzialności za spowodowane szkody.

(akta kontroli str. 2874-2876)

2.2.2 W związku z powierzeniem Miastu Poznań zadań własnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Miasto Poznań przejęło prawa i obowiązki Gminy Kórnik związane z realizacją tego porozumienia międzygminnego, tj. przyjęło rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego w powierzonym zakresie. Do obowiązków Miasta Poznań, działającego przez ZTM, należał m.in.:

- wybór operatora publicznego transportu zbiorowego i zawarcie z nim umowy o świadczenie usług (zgodnie z zastrzeżeniem Gminy Kórnik, na które wyraziły zgodę strony porozumienia, operatorem miała zostać spółka KOMBUS),
- ustalenie wysokości opłat, zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem;
- ustanowienie regulaminu przewozów i innych regulacji, w związku z realizacją zadań określonych w porozumieniu;
- ustalenie rozkładu jazdy na liniach komunikacyjnych uruchomionych w ramach realizowanych zadań;

²⁹ Nr X/103/2019 z 26 czerwca 2019 r.

- umieszczenie rozkładów jazdy oraz informacji dla pasażerów na wszystkich przystankach, przez które przebiegają linie komunikacyjne uruchomione w ramach zadań określonych w porozumieniu.

Natomiast Gmina Kórnik była zobowiązana do udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania, do utrzymania czystości przystanków oraz konserwacji wiat przystankowych na swoim terenie administracyjnym, a także odśnieżania oraz utrzymania nawierzchni w obrębie zarządzanych przez siebie przystanków i pętli krańcowych. Do obowiązków Gminy należało także sporządzenie wykazu przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych operatorowi oraz ustalenie warunków i zasad ich użytkowania, a także opłat za korzystanie z tych obiektów dla swojego obszaru administracyjnego.

Zasady korzystania z przystanków określono w uchwale Rady Miasta i Gminy Kórnik³⁰ w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków, których właścicielem lub zarządzającym była Gmina Kórnik.

(akta kontroli str. 522-594, 1488-1490)

W porozumieniu nie określono standardów jakościowych w zakresie realizacji przewozów.

Takie zapisy znalazły się w umowie pomiędzy organizatorem – Miastem Poznań (ZTM), a operatorem (spółką KOMBUS). Zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 3 i 6 ww. umowy, Miasto Poznań jest uprawnione i zobowiązane do ustalenia standardów świadczonych usług, wzorca jakości, zasad oceny jakości usług, zasad kontroli oraz kar i zasad naliczania kwot należnych z tytułu niezrealizowania przyjętych standardów świadczonych usług, a także kontroli jakości i efektywności świadczonych przez spółkę KOMBUS usług przewozowych (zgodnie z załącznikiem nr 7 do umowy). Ustalone w umowie standardy oceny jakości usług zawierały kryteria i wskaźniki dla:

- stopnia realizacji rozkładu jazdy, w tym:
 - wskaźnik realizacji pracy przewozowej;
 - wskaźnik zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem;
 - wskaźnik punktualności kursowania pojazdów;
- dla stanu taboru:
 - czystość pojazdu;
 - komfort przestrzeni pasażerskiej (tj. brak włączonego światła po zmroku, niewłączone ogrzewanie, niewłączona klimatyzacja, włączone ogrzewanie w sezonie letnim, brak możliwości otwarcia okien, nieuszczelne okna, uszkodzenie ścianek działowych, stan wyposażenia pojazdu stanowi zagrożenie dla pasażerów);
 - wyposażenie pojazdu;
 - kontrola stanu informacji pasażerskiej i prawidłowego oznakowania pojazdu.

(akta kontroli str. 2949-2987)

³⁰ Nr L/682/2018 z 26 września 2018 r.

Nadzór merytoryczny nad działalnością spółki KOMBUS, tj. operatorem wyłonionym przez Miasto Poznań (ZTM) do obsługi linii komunikacyjnych na podstawie porozumienia, zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu, sprawował Wydział Eksploatacji Infrastruktury Technicznej³¹.

W ramach sprawowanego nadzoru, w okresie objętym kontrolą Wydział ten otrzymywał ze spółki KOMBUS, opracowane przez ZTM, raporty miesięczne z realizacji badania jakości i efektywności na liniach „z i do Poznania” realizowanych w ramach porozumienia międzygminnego. Raporty składały się z dwóch tomów³²:

- tom I zawierał szczegółowe informacje o realizacji wskaźników punktualności oraz o liczbie pasażerów w rozbiciu na poszczególne linie oraz średnią liczbę pasażerów na kurs;
- tom II zawierał informacje o realizacji wskaźników stanu taboru oraz o naruszeniach standardów.

Szczegółowa analiza 10 raportów³³ wykazała, że wskaźnik punktualności wszystkich kursów wyniósł średnio 81,1%³⁴. Ponadto przeprowadzona analiza wykazała, że w pięciu z 10 zbadanych raportów zawarto dane dotyczące średniej liczby przewiezionych pasażerów na kurs. Najniższa średnia przewiezionych pasażerów dotyczyła kursów: 512 i 527 i wynosiła odpowiednio: 28,5 i 25 pasażerów. Najwyższa średnia przewiezionych pasażerów dotyczyła kursów: 560 i 561 i wynosiła odpowiednio: 75 oraz 122 pasażerów. Pięć z 10 raportów nie było w pełni rzetelnych, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Kierownik Wydziału Eksploatacji Infrastruktury Technicznej wskazała, że ww. raporty były dostarczane osobiście przez kierownika przewozów spółki KOMBUS do Wydziału. W przyszłości zobowiąże operatora – spółkę KOMBUS do przesyłania raportów w formie udokumentowanej. Burmistrz wyjaśnił, że raporty te były analizowane wyrywkowo.

(akta kontroli str. 1614-2190, 2870-2873)

2.3.1 W latach 2020 – I półrocze 2025 liczba ludności Gminy Kórnik wzrosła o 14,7%, z 29 228 w 2020 r., do 33 528 w I półroczu 2025 r. W tym okresie zwiększono liczbę tras autobusowych o jedną, tj. w 2020 r. było ich 30, a w latach 2021 – I półrocze 2025 r. - 31. W związku z potrzebami przewozu dzieci do szkoły podstawowej w Radzewie dodano linię 598.

Dobowa liczba kursów z Gminy Kórnik „z i do Poznania”, organizowanych przez ZTM na ośmiu liniach komunikacyjnych, w dni robocze wzrosła ze 155 w 2020 r. do 207 w I półroczu 2025 r. W soboty liczba kursów wzrosła z 74 w 2020 r. do 88 w I półroczu 2025 r. Natomiast w niedziele liczba ta była na stałym poziomie i wynosiła 72 kursy. Wzrosła też o 27% liczba miejsc w autobusach świadczących

³¹ Zarządzenie Burmistrza Miasta i Gminy Kórnik nr 85/2025 z 25 czerwca 2025 r.; Zarządzenie Burmistrza Miasta i Gminy Kórnik nr 65/2023 z dnia 1 czerwca 2023 r.; Zarządzenie Burmistrza Miasta i Gminy Kórnik nr 72A/2021 z dnia 26 lipca 2021 r.

³² Od 2024 r., w latach 2022-2023 treść raportów nieznacznie się różniła.

³³ Po dwa z lat 2022-2023 oraz po trzy z lat 2024-2025.

³⁴ Najniższy wynosił 71,1%, a najwyższy 88,45%.

przewozy na liniach „z i do Poznania”, tj. z 2 996 w 2020 r. do 3 804 w I półroczu 2025 r.

Dobowa liczba kursów z Gminy Kórnik „z i do Poznania” organizowanych przez WTR w dni robocze wzrosła z 44 w 2020 r. do 60 w I półroczu 2025 r. W soboty oraz niedzielę liczba kursów zmalała odpowiednio: z 30 w 2020 r. do 23 w I półroczu 2025 r. oraz z 30 w 2020 r. do 20 w I półroczu 2025 r.

Liczba kursów darmowej komunikacji zbiorowej w obrębie Gminy (dla której organizatorem jest Gmina Kórnik) w dni robocze wzrosła ze 140 w 2020 r. do 190 w I półroczu 2025 r. Wzrosła także w soboty oraz niedziele i święta z 17 w 2020 r. do 19 w I półroczu 2025 r. oraz z 20 w 2020 r. do 21 w I półroczu 2025 r.

Liczba przystanków komunikacji autobusowej w Gminie wzrosła ze 190 w 2020 r. do 205 w I półroczu 2025 r.

(akta kontroli str. 8-9, 31-32)

2.3.2 W latach 2020-2022 w Gminie Kórnik było 21 parkingów przesiadkowych z łączną liczbą miejsc parkingowych - 595 miejsc (z czego 68 płatnych). W kolejnych latach objętych kontrolą (2023 - I półrocze 2025 r.) wzrosła liczba parkingów do 22, a liczba miejsc na tych parkingach – do 655 (z czego 66 miejsc płatnych – płatne w godzinach 9.00 – 15.00, a koszt parkowania za sześć godzin to 6,6 zł). W 2023 r. wybudowano parking przesiadkowy w Szczodrzykowie przy ul. Ogrodowej na 60 miejsc parkingowych. Obok parkingu znajdował się przystanek komunikacji autobusowej obsługujący linie nr 502 i 503 na trasie „z i do Poznania”.

Jeden z ww. parkingów przesiadkowych - w Szczodrzykowie, stacja Kórnik PKM – był parkingiem integrującym komunikację autobusową z komunikacją kolejową. Na parkingu znajdowało się 21 miejsc postojowych, z czego dwa dla osób z niepełnosprawnościami.

(akta kontroli str. 10-12)

Oględzinom poddano wybrane trzy parkingi przesiadkowe³⁵ w zakresie wykorzystania wyznaczonych na tych parkingach miejsc postojowych. I tak:

- na parkingu w Kamionkach zajętych było średnio ok. 25% miejsc parkingowych,
- na parkingu w Szczodrzykowie, stacja Kórnik PKM – średnio 88%,
- na parkingu w Kórniku (centrum) – średnio ok. 81%.

W okolicach parkingu w Szczodrzykowie, stacja Kórnik PKM, wzdłuż torów kolejowych zaparkowanych było kilkadziesiąt samochodów w miejscu innym niż wyznaczony parking.

Dodatkowo oględzinom poddano parking wybudowany w okresie objętym kontrolą – w 2023 r. (Szczodrzykowo, ul. Ogrodowa). Parking ten był dostosowany dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zastosowanie obniżonych krawężników oraz wyznaczenie czterech miejsc parkingowych o odpowiednich wymiarach.

³⁵ Parking: w Kamionkach przy ul. Porannej Rosy, na 59 miejsc parkingowych; w Szczodrzykowie przy ul. Kolejowej na 21 miejsc; parking w centrum Kórnika na placu Niepodległości na 121 miejsc parkingowych. Każdy parking został trzykrotnie poddany oględzinom w godzinach 7.00 – 11.00.

Stwierdzone w trakcie oględzin nieprawidłowości opisano szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 33-84)

W trakcie oględzin 16-tu przystanków³⁶ komunikacji publicznej stwierdzono, że na 15-tu z nich rozkład jazdy był aktualny. W jednym przypadku, w miejscowości Trzykolne Młyny rozkład jazdy dla WTR nie był zaktualizowany. Za zgodności rozkładu jazdy zamieszczonego na ww. przystanku autobusowym z faktycznie obowiązującym – jak wskazał Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik - odpowiedzialny jest Zarząd Związku WTR.

(akta kontroli str. 85-120)

Na wszystkich przystankach obsługujących linie płatne „z i do Poznania”, zamieszczono informację dotyczącą możliwości oraz sposobu zakupu biletów. Zakupu jednorazowych biletów na linie ZTM można było dokonać w autobusie za pomocą karty płatniczej, aplikacji mobilnej lub za pomocą działającego w technologii NFC urządzenia mobilnego. Ponadto w Kórniku na placu Niepodległości była możliwość zakupu biletów na linie ZTM za pomocą biletomatu obsługującego karty płatnicze oraz gotówkę, natomiast na przystanku „Kórnik/ Bnin Osiedle” była możliwość zakupu biletów na linie ZTM za pomocą biletomatu obsługującego karty płatnicze.

(akta kontroli str. 85-120)

2.3.3 W Gminie Kórnik największy przyrost ludności w I półroczu 2025 r. w stosunku do roku 2020 odnotowano w miejscowościach Dachowa – o 799, Koninko – o 507 i Kamionki o 954 mieszkańców.

W związku ze wzrostem liczby ludności w miejscowości Dachowa w 2023 r. wybudowano nowy peron przystankowy przy ul. Nowina, w rejonie skrzyżowania z ul. Cisową. Przystanek ten obsługiwały autobusy płatnej linii 503 „z i do Poznania” oraz bezpłatne linie komunikacji gminnej 592 i 594. Dotychczas w miejscowości Dachowa funkcjonowały przystanki komunikacji autobusowej przy ul. Poznańskiej (trzy przystanki), przy ul. Okrężnej (pięć przystanków). Ponadto opracowano dokumentację projektową dla budowy kolejnych przystanków autobusowych w miejscowości Dachowa, obejmującą: dwa perony przystankowe wraz z doświetlonym przejściem dla pieszych w ciągu drogi gminnej nr 332010P (ul. Klonowa), peron przystankowy w ciągu drogi gminnej nr 332005P (ul. Okrężna).

W związku z prowadzoną przez Starostwo Powiatowe w Poznaniu inwestycją drogową polegającą na rozbudowie układu komunikacyjnego na trasie Borówiec - Krzesiny, realizowana była budowa trzech nowych przystanków autobusowych na terenie miejscowości Koninko.

Z dniem 1 września 2025 r. dla miejscowości Kamionki, Koninko i Dachowa wydłużono istniejące trasy oraz zwiększono liczbę kursów dla linii:

³⁶ „Kamionki Szkoła”, „Kamionki Pętla”, „Kórnik/ Bnin Osiedle”, „Kórnik pl. Niepodległości”, „Koninko Pisarska”, „Gądko PKP”, „Robakowo/ Szkoła”, „Dachowa Cisowa”, „Szczodrzykowo – Kórnik PKM”, „Kromolice Wieś”, „Runowo Wieś”, „Konarskie Pętla”, „Dworzyska”, „Trzykolne Młyny”, „Czmońec Wieś”, „Czmoń os. Radosne”,

- nr 512 wprowadzono:
 - dwa dodatkowe kursy w dni robocze na odcinku Rondo Rataje – Borówiec Szkoła w szczycie porannym oraz w szczycie popołudniowym, na trasie z Ronda Rataje z wjazdem na pętlę w Szczytnikach;
 - jeden kurs w soboty w godzinach porannych na trasie Rondo Rataje – Borówiec Dębowa;
 - jeden kurs w soboty w godzinach popołudniowych na tej samej trasie;
- nr 503 wprowadzono dziewięć dodatkowych kursów w dni robocze.

Od 8 marca 2025 r. wprowadzono dodatkowe kursy na trasie Dachowa – Szczodrzykowo - stacja Kórnik PKM umożliwiające sprawny dojazd do węzła przesiadkowego w Szczodrzykowie.

(akta kontroli str. 18-19, 248-250, 154-257)

2.4. W latach 2020-2024 i w I półroczu 2025 wzrosła o 85% łączna liczba pasażerów autobusów przewiezionych przez ZTM „z i do Poznania” z 1 406,3 tys. w 2020 r. do 2 602,6 tys. w 2024 r. Wzrosła także o 94,8% łączna liczba pasażerów autobusów przewiezionych przez WTR „z i do Poznania”, tj. z 42,3 tys. w 2020 r. do 82,4 tys. w 2024 r.

(akta kontroli str. 16)

W badanym okresie nie prowadzono na bieżąco badań satysfakcji pasażerów obejmujących m.in. kwestie czasu przejazdów, skomunikowania, bezpieczeństwa i wygody podróży, funkcjonalności sieci, centrów przesiadkowych oraz przystanków. Badania ankietowe dotyczące m.in. powiązań komunikacyjnych wewnątrz Gminy Kórnik oraz z innymi gminami, w tym z Poznaniem (ocenę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego) przeprowadzono na potrzeby opracowania Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025, o czym szerzej w sekcji 1.2. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 396-398, 411-498, 508-517)

W okresie objętym kontrolą nie prowadzono wyliczeń potoków pasażerskich. Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik wyjaśnił, że *potoki pasażerskie na trasach z i do Poznania monitorował dzięki systemowi sprzedaży i kontroli opłat za przejazdy, które odbywa się m.in. przez: tPortmonetkę, bilety papierowe, bilety elektroniczne PEKA*. W odpowiedzi na wzmożony ruch pasażerski na trasie Kórnik-Poznań, Gmina skierowała do ZTM 21 listopada 2024 r. wniosek o zwiększenie częstotliwości kursowania transportu zbiorowego w godzinach największych potoków pasażerskich (6:30-9:00 oraz 15:00-17:00). Powyższe wnioski zostały uwzględnione i na linii 501 uruchomiono po dwa dodatkowe kursy „z i do Poznania”.

(akta kontroli str. 265-266)

2.5. W okresie objętym kontrolą Gmina Kórnik nie powierzała do realizacji zadań z zakresu promocji publicznego transportu zbiorowego. Prowadzono natomiast działania informacyjne (nie badano ich skuteczności) za pośrednictwem:

- oficjalnej strony internetowej Gminy; w zakładce „Komunikacja” zamieszczone zostały odnośniki do rozkładów jazdy przewoźników;

- mediów społecznościowych; na oficjalnym profilu publikowane były bieżące informacje i zmiany dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego;
- ZTM, który udostępniał rozkłady jazdy linii komunikacyjnych, ponadto udostępniał pliki w formacie GTFS na stronie internetowej, które są wykorzystywane przez twórców zewnętrznych aplikacji;
- spółki KOMBUS - na stronie internetowej publikowane były informacje dotyczące funkcjonowania linii komunikacyjnych, w tym komunikaty o zmianach w rozkładzie, dodatkowych kursach, a także o modernizacji taboru – np. zakupie nowych autobusów elektrycznych; mapa z rozkładem jazdy zamieszczona na stronie internetowej obrazowała położenie danego autobusu w czasie rzeczywistym zarówno dla komunikacji gminnej, jak i połączeń z Poznaniem.

(akta kontroli str. 249-251, 2701-2702)

2.6. Roczne przychody ogółem Gminy w latach 2020 – 2024 wzrosły z 235 478 tys. zł w 2020 r. do 363 907 tys. zł w 2024 r., a w 2025 r. prognoza wyniosła 371 976 tys. zł. Natomiast roczne koszty ogółem poniesione przez Gminę w latach 2020 – 2024³⁷ wzrosły z 220 673 tys. zł w 2020 r. do 335 794 tys. zł w 2024 r., a prognoza na 2025 r. wyniosła 406 025 tys. zł.

W latach 2020-2024³⁸ wzrosły także łączne koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Gminie z 8 282 tys. zł w 2020 r. do 15 565 tys. zł w 2024 r., a w I półroczu 2025 r. wyniosły 7 571 tys. zł. W tym koszty inwestycji w sieć transportową³⁹ wyniosła w latach 2020-2024 odpowiednio: 60 tys. zł, 1 023 tys. zł, 40 tys. zł, 730 tys. zł, 10 387 tys. zł oraz 7 tys. zł w I półroczu 2025 r.

W kontrolowanym okresie Gmina nie budowała parkingów Park & Ride, w związku z czym nie poniosła kosztów z tym związanych. Wybudowała natomiast parking w Szczodrzykowie przy ul. Ogrodowej (60 miejsc parkingowych). Koszt budowy parkingu wyniósł 528,4 tys. zł.

Koszty dofinansowania organizacji i zarządzania transportem⁴⁰ wyniosły odpowiednio 8 250 tys. zł, 9 728 tys. zł, 11 808 tys. zł, 14 042 tys. zł, 15 485 tys. zł oraz 7 564 tys. zł.

Średni koszt jednego kilometra pracy przewozowej wyniósł dla komunikacji autobusowej powierzonej ZTM odpowiednio: w 2020 r. - 6,58 zł; w 2021 r. - 7,01 zł; w 2022 r. - 8,81 zł; w 2023 r. - 9,9zł; w 2024 r. - 10,23 zł oraz w 2025 r. - 11,55zł.

Średni koszt jednego kilometra pracy przewozowej wyniósł dla komunikacji autobusowej powierzonej WTR odpowiednio: w 2021 r. - 8,08 zł; w 2022 r. - 9,05 zł; w 2023 r. - 9,34 zł, w 2024 r. - 9,65 zł oraz w 2025 r. - 10,04 zł.

Średni koszt jednego kilometra pracy przewozowej wyniósł dla bezpłatnej komunikacji autobusowej na terenie Gminy odpowiednio: w 2020 r. - 6,35 zł;

³⁷ Odpowiednio: 220 673 tys. zł, 252 547 tys. zł, 267 911 tys. zł, 318 093 tys. zł, 335 794 tys. zł.

³⁸ Odpowiednio: 8 282 tys. zł, 9 759 tys. zł, 11 885 tys. zł, 14 120 tys. zł, 15 565 tys. zł.

³⁹ Wydatki inwestycyjne: budowa, przebudowa, modernizacja, zakup.

⁴⁰ Różnica pomiędzy wpływami i kosztami.

w 2021 r. - 6,83 zł; w 2022 r. - 7,46 zł; w 2023 r. - 9,24 zł; w 2024 r. - 10,32 zł, a w 2025 r. - 13,25 zł.

Koszt jednego kilometra pracy przewozowej kolejowej wynosił odpowiednio: w 2020 r. - 15,57 zł; w 2021 r. - 19,27 zł; w 2022 r. - 17,04 zł; w 2023 r. - 19,11 zł; w 2024 r. - 17,91 zł oraz 21,77 zł w 2025 r.

W wyżej wskazanym okresie Gmina nie osiągała żadnych wpływów ze sprzedaży biletów. Zbiorowa komunikacja publiczna na terenie Gminy jest w pełni darmowa. Uzyskano natomiast wpływy z tytułu korzystania z przystanków. W latach 2020-2024⁴¹ wzrosły one z kwoty 32 tys. zł w 2020 r. do 80 tys. zł w 2024 r. oraz wyniosły 7 tys. zł w I półroczu 2025 r.

(akta kontroli str. 17)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik nie prowadził kontroli w zakresie spełnienia przez operatora i przewoźnika (spółkę KOMBUS) standardów jakości realizacji w zakresie: pracy przewozowej, zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem oraz kursowania pojazdów, mimo że takie wskaźniki i kryteria kontroli jakości świadczonych usług zostały zawarte w umowie ze spółką KOMBUS - w załączniku nr 7 do umowy z 1 kwietnia 2015 r., wraz z aneksem z 5 grudnia 2022 r.

(akta kontroli str. 258, 1491-1538)

Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik wyjaśnił, że *bezpłatny transport publiczny funkcjonujący na terenie Gminy Kórnik realizowany jest przede wszystkim w oparciu o obowiązek gminy w zakresie organizacji dowozów uczniów do placówek oświatowych zlokalizowanych na jej terenie. Liczba szkół i przedszkoli, liczba uczniów korzystających z dowozów oraz konieczność dostosowania kursów autobusów do godzin rozpoczęcia zajęć dydaktycznych powodują, że punktualność i regularność kursowania autobusów stanowią kluczowy element oceny jakości świadczonych usług. W badanym okresie do Urzędu Miasta i Gminy Kórnik nie wpłynęły żadne skargi dotyczące braku realizacji kursów, opóźnień autobusów ani innych uchybień związanych z dowozem dzieci do placówek oświatowych. Brak uwag ze strony rodziców oraz dyrektorów szkół świadczy o prawidłowej realizacji przewozów oraz zachowaniu zgodności z obowiązującym rozkładem jazdy. Analogicznie, w odniesieniu do kursów komunikacji dedykowanych m.in. dowozowi mieszkańców do węzła przesiadkowego w Szczodrzykowie do stacji Kórnik PKM, w analizowanym okresie nie odnotowano żadnych zgłoszeń dotyczących braku realizacji przewozów, opóźnień lub nieprawidłowości w wykonaniu pracy przewozowej. Operator transportu korzysta z zaawansowanych systemów monitorujących, służących do automatycznego nadzoru nad czasem pracy kierowców i wykrywającego ewentualne naruszenia, oraz systemu umożliwiającego bieżące śledzenie lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym i analizowanie ich punktualności.*

(akta kontroli str. 259-260)

⁴¹Odpowiednio: 32 tys. zł, 31 tys. zł, 77 tys. zł, 78 tys. zł, 80 tys. zł.

W ocenie NIK Gmina gwarantując sobie w umowie prawo do dokonywania kontroli operatora w zakresie wskazanym powyżej uznała istotność tego rodzaju kontroli. Niewątpliwie wpływa ona na jakość świadczonych usług. W związku z powyższym Gmina powinna z tego uprawnienia w pełni korzystać.

2. Wydział Eksploatacji Infrastruktury Technicznej, który zgodnie z § 7 pkt 25 Regulaminu organizacyjnego Urzędu z 25 czerwca 2025 r. sprawuje nadzór merytoryczny nad spółką KOMBUS, nie zweryfikował poprawności:

a) danych wskazanych w sprawozdaniu o liczbie i sposobie załatwienia skarg złożonych przez pasażerów w 2024 r., które były rozbieżne z danymi przedstawionymi w toku kontroli przez spółkę KOMBUS; w sprawozdaniu liczba skarg wynosiła 13, a wg danych przedstawionych w toku kontroli przez spółkę KOMBUS liczba skarg wynosiła 28;

b) raportów miesięcznych z realizacji badania jakości i efektywności przewozów na liniach Kórnik - Poznań realizowanych w ramach porozumienia z Miastem Poznań, przekazywanych przez spółkę KOMBUS do Urzędu, tj. w pięciu⁴² spośród 10 raportów nie zawarto danych dotyczących przewiezionych pasażerów albo dane te były błędne,

co świadczy o braku rzetelności w sprawowaniu, w tym zakresie, nadzoru przez Gminę.

(akta kontroli str. 154-176, 1614-2190)

Burmistrz wyjaśnił, że nadzór merytoryczny ze strony Urzędu Miasta i Gminy Kórnik był realizowany, jednakże miał on charakter wybiórczy (wrywkowy). Kontrole oraz analizy dokumentów i raportów przekazywanych przez Spółkę Kombus prowadzone były w zakresie możliwym do wykonania przy uwzględnieniu aktualnych uwarunkowań organizacyjnych Wydziału Eksploatacji Infrastruktury Technicznej. Dane zawarte w przekazywanych raportach były weryfikowane przede wszystkim pod kątem ogólnych wskaźników oraz kluczowych informacji, co wynikało z ograniczonych zasobów kadrowych Wydziału oraz zakresu bieżących zadań realizowanych przez jego pracowników. Powyższe ograniczenia miały wpływ na brak możliwości prowadzenia pełnej, szczegółowej i kompleksowej analizy wszystkich nadsyłanych materiałów. Mając na uwadze wnioski wynikające z przeprowadzonej kontroli oraz potrzebę wzmocnienia nadzoru merytorycznego, Urząd Miasta i Gminy Kórnik zaplanował na rok 2026 zwiększenie liczby etatów w Wydziale Eksploatacji Infrastruktury Technicznej. Działanie to ma na celu zapewnienie odpowiednich zasobów kadrowych umożliwiających pełną, systematyczną i rzetelną analizę raportów przekazywanych przez Spółkę Kombus oraz właściwe wykonywanie zadań nadzorczych wynikających z obowiązujących regulacji.

(akta kontroli str. 2861-2868)

⁴² Sprawozdania za: marzec 2022 r., kwiecień 2023 r., czerwiec 2023 r., wrzesień 2024 r., luty 2025 r.

3. Na trzech parkingach, spośród czterech poddanych oględzinom, w Gminie Kórnik stwierdzono niezgodności z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami. I tak:

a) na parkingu przy ul. Porannej Rosy w Kamionkach stwierdzono brak wyznaczenia wymaganej liczby miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami lub błędne oznakowanie miejsc parkingowych:

- wyznaczono tylko jedno stanowisko przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami, co było niezgodne z art. 12a ust. 2 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴³; na parkingu o liczbie stanowisk od 41 do 100, a więc takim jaki poddany oględzinom należy wyznaczyć trzy takie stanowiska;
- parking nie został oznaczony znakiem D-18 zgodnie z § 52 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych⁴⁴;
- miejsce dla osób z niepełnosprawnościami na tym parkingu nie zostało oznaczone znakiem pionowym D-18a wraz z tabliczką T-29, co było niezgodne z § 52 ust. 6 powyższego rozporządzenia;

Ponowne oględziny parkingu w dniu 28 listopada 2025 r. wykazały, że łącznie wyznaczono cztery miejsca, które zostały prawidłowo oznakowane i pomalowane.

b) na parkingu P&R w Szczodrzykowie – stacja Kórnik jedno z miejsc parkingowych wyznaczonych dla osób niepełnosprawnych było częściowo porośnięte roślinnością, w związku z czym nie spełniało wymogu minimalnej szerokości określonej w § 21 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie⁴⁵; szerokość ta powinna wynosić co najmniej 3,6 m;

Ponowne oględziny parkingu wykonane w dniu 14 listopada 2025 r. wykazały, że parking został uprzątnięty – powierzchnia została zamieciona, a roślinność przerastająca częściowo miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami, została przycięta.

c) na parkingu w Szczodrzykowie, przy ulicy Ogrodowej, na wszystkich czterech stanowiskach dla osób niepełnosprawnych nie zastosowano nawierzchni w barwie niebieskiej, co było niezgodne z pkt. 5.2.4. załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁴⁶.

(akta kontroli str. 33-84)

⁴³ Dz.U. z 2025 r. poz. 889.

⁴⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 2310 ze zm.

⁴⁵ Dz. U. z 2022 r., poz. 1225 ze zm.

⁴⁶ Dz. U. z 2019 r., poz. 2311 ze zm.

Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik wyjaśnił, że *uzupełnienie oznakowania poziomego o powierzchnię w barwie niebieskiej zostanie wykonane w możliwie najkrótszym czasie, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, które pozwolą na prawidłowe i trwałe wykonanie prac malarskich. Po wystąpieniu odpowiednich warunków pogodowych oznakowanie to zostanie niezwłocznie zrealizowane.*

(akta kontroli str. 223-225, 252)

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina Kórnik prawidłowo zorganizowała na swoim terenie publiczny, bezpłatny transport autobusowy na 12 liniach komunikacyjnych. Z kolei planowanie, organizację i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na ośmiu liniach komunikacyjnych „z i do Poznania” powierzyła Miastu Poznań. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców w Gminie podejmowano skuteczne działania w celu usprawnienia sieci komunikacyjnej, tj. zwiększano liczbę kursów, liczbę autobusów oraz miejsc w tych autobusach. Kontrolowano czystość autobusów oraz ich wyposażenie i oznakowanie. Gmina nie kontrolowała natomiast spółki KOMBUS w zakresie realizacji pracy przewozowej, zgodności realizacji kursów pojazdów z zaplanowanym rozkładem jazdy, mimo że takie wskaźniki i kryteria kontroli jakości świadczonych usług zostały zawarte w umowie ze spółką. W latach 2022 – I półrocze 2025 został wybudowany jeden parking przesiadkowy (Szczodrzykowo, ul. Ogrodowa) i przygotowano dokumentację projektową dla węzła przesiadkowego w Gądkach. Na trzech parkingach w Gminie Kórnik, spośród czterech poddanych oględzinom, stwierdzono niezgodności dotyczące m.in. oznakowania parkingu i miejsc parkingowych, niewyznaczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. W Gminie – w okresie objętym kontrolą - nie prowadzono na bieżąco badań satysfakcji pasażerów. Do Urzędu nie wpływały skargi mieszkańców dotyczące jakości świadczonych usług przewozowych, a te które wpływały do spółki KOMBUS były corocznie przekazywane w sprawozdaniach do wiadomości Urzędu. Ponadto Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik nie w pełni rzetelnie sprawował nadzór nad spółką KOMBUS w zakresie przedkładanych przez tę spółkę dokumentów (sprawozdań, raportów).

OBSZAR

3. Integracja transportu zbiorowego

3.1. Gmina Kórnik, wraz z rozwojem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej⁴⁷ i zwiększeniem znaczenia transportu kolejowego w układzie metropolitalnym, podejmowała działania na rzecz integracji transportu autobusowego z kolejowym. Przedsięwzięcia dotyczące budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych (linie autobusowe/kolej), zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2017-2025, zostało opisane w pkt 1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. I tak:

- uruchomiono węzeł przesiadkowy Park & Ride Szczodrzykowo (stacja Kórnik PKM), dla którego dedykowano linię autobusową nr 590; organizatorem tej linii jest Gmina Kórnik, a rozkład jazdy tej linii jest skorelowany z rozkładem wszystkich pociągów zatrzymujących się na stacji Kórnik PKM (w tym

⁴⁷ Od czerwca 2018 r. w ramach realizacji projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”.

pociągów PKM oraz Polregio); trwają dalsze prace projektowe nad rozbudową stacji Kórnik PKM, obejmujące m.in. budowę dodatkowego parkingu oraz niezbędnej infrastruktury towarzyszącej;

- procedowana jest dokumentacja projektowa dotycząca utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego Park & Ride w rejonie dworca Gądk PKP; projekt obejmuje budowę parkingu, pętli autobusowej oraz układu dróg dojazdowych; obszar ten, w ramach istniejącej infrastruktury, obecnie jest obsługiwany przez linię autobusową nr 599, dla której organizatorem jest Gmina Kórnik;
- realizowana jest budowa dróg powiatowych Borówiec – Koninko – Poznań Lotnisko – Krzesiny przez Starostwo Powiatowe w Poznaniu. W połączeniu z planowaną przez Gminę Kórnik budową węzła przesiadkowego w rejonie dworca Gądk PKP, umożliwi to zmianę układu komunikacyjnego i zapewni jeszcze lepsze skomunikowanie tego obszaru Gminy Kórnik poprzez rozbudowę sieci połączeń autobusowych.

(akta kontroli str. 228-251, 284-286, 407-410)

3.2. W porozumieniu w sprawie przyjęcia do realizacji zadań w zakresie transportu zbiorowego przez Miasto Poznań nie określono standardów jakościowych w zakresie realizacji przewozów. Standardy te zostały natomiast ustalone w umowie zawartej pomiędzy Miastem Poznań (organizatorem linii komunikacyjnych dla Gminy Kórnik na mocy ww. porozumienia), a spółką Kombus (operatorem publicznego transportu zbiorowego)⁴⁸. Wpływ jaki Gmina Kórnik miała na przestrzeganie powyższych standardów jakości wskazano w punkcie 2.2.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 1614-2190, 2870-2873, 2949-2987)

3.3 Zgodnie z § 2 pkt 3 i § 9 porozumienia w sprawie przyjęcia do realizacji zadań w zakresie transportu zbiorowego przez Miasto Poznań, Gmina Kórnik zobowiązała się do udziału w kosztach realizacji powierzonych zadań. Roczna wysokość udziału w kosztach była zależna od kosztów funkcjonowania linii komunikacyjnych na terenie Gminy Kórnik oraz wpływów ze sprzedaży biletów. Najpóźniej do 31 października każdego z kontrolowanych lat Miasto Poznań przedstawiało Gminie Kórnik kalkulację kosztów funkcjonowania linii komunikacyjnych na rok następny. Kalkulacja ta, po dokonaniu przez gminę analiz, stanowiła podstawę zawarcia umowy o udzielenie dotacji celowej na każdy rok rozliczeniowy. Wysokość przyznanych dotacji na podstawie umowy w latach 2022-2024 i w I półroczu 2025 r. wynosiła odpowiednio: 6 493 tys. zł; 7 520 tys. zł; 7 903 tys. zł oraz 4 544 tys. zł.

Występujące w ciągu danego roku zmiany w rozkładach jazdy, powodujące wzrost ustalonych kosztów, upoważniały Miasto Poznań do przekazania Gminie nowej kalkulacji, która po akceptacji Gminy, obowiązywała od daty

⁴⁸ Umowa o świadczenie usług publicznych, umowa wykonawcza nr ZTM.TK.4117.3.2.2017 dotycząca realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej) zawarta 27 lutego 2017 r.; umowa o świadczenie usług publicznych, nr nr ZTM.EZ.3313.2.2024 dotycząca realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej) zawarta 31 stycznia 2024 r.; ww. umowy zawarto w związku z § 7 Porozumień międzygminnych.

wprowadzenia zmian. Środki finansowe z budżetu Gminy przekazywano w wysokości obliczonej według metody wskazanej w umowie o udzielenie dotacji celowej, na którą składały się metodyki:

- obliczania wpływów z biletów na poszczególnych liniach;
- obliczania kosztów eksploatacyjnych na liniach podmiejskich;
- obliczania kosztów organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

W terminie do 31 maja i do 30 września każdego z kontrolowanych lat, Miasto Poznań przekazywało sprawozdanie okresowe z wykonania dotacji, uwzględniające rzeczywiste wykonanie zadania oraz prognozę na pozostałą część roku. Do dnia 15 stycznia (roku następnego) Miasto Poznań przekazywało Gminie Kórnik sprawozdanie zawierające wielkość kosztów poniesionych na realizację ww. zadań. Według sprawozdań za lata 2022-2024 kwoty te wyniosły odpowiednio: 6 374 tys. zł; 7 513 tys. zł oraz 7 877 tys. zł.

Ostateczne rozliczenie usług wynikających z umowy dotacji celowej i wykonania zadań w danym roku następowało po wykonaniu audytu rekompensaty. Za każdy z kontrolowanych lat 2022-2024 Gmina Kórnik otrzymała audyt rekompensaty odpowiednio w dniach: 7 czerwca 2023 r, 11 lipca 2024 r. oraz 18 czerwca 2025 r. Po jego analizie i akceptacji, Gmina otrzymała część nadpłaconej rekompensaty w kwocie odpowiednio: 62,7 tys. zł; 912,7 tys. zł oraz 216,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 522-594, 2544-2583, 2773-2858, 2879-2888,)

3.4 Zgodnie z § 3 ww. porozumienia w sprawie przyjęcia do realizacji zadań w zakresie transportu zbiorowego, do Miasta Poznań należało ustalanie wysokości opłat, zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem. Szczegółowe zasady opłat za przejazdy/taryfy i stawki określał Regulamin przewozów w lokalnym transporcie zbiorowym organizowanym przez ZTM. Regulamin ten określał też rodzaje dokumentów przewozu oraz warunki i zasady wnoszenia opłat za przejazdy na liniach komunikacyjnych, tj. bilet papierowy, bilet zakupiony przez system OPS⁴⁹, kolejowy bilet miesięczny zintegrowany na przejazd kolejną i komunikacją miejską pod nazwą „Bus-Tramwaj-Kolej”, PEKA, tPortmonetka, Poznańska Karta Turystyczna. W latach 2022-2024 oraz w I połowie 2025 r. ceny biletów, tariff nie uległy zmianie.

(akta kontroli str. 522-594, 1398-1487)

3.5 Gmina Kórnik powierzyła - zgodnie z § 1 ww. porozumienia w sprawie przyjęcia do realizacji zadań w zakresie transportu zbiorowego – a Miasto Poznań przyjęło do realizacji zadanie polegające na planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym na liniach komunikacyjnych wskazanych w tym porozumieniu. Postanowienia porozumienia zapewniły Gminie Kórnik możliwość wpływu na zarządzanie publicznym transportem zbiorowym oraz ograniczone możliwości kontroli. I tak:

- zgodnie z § 6 pkt 1 ww. porozumienia, rozkład jazdy na liniach komunikacyjnych w ramach zadań ustala ZTM z uwzględnieniem opinii

⁴⁹Open Payment System; system dystrybucji biletów jednorazowych czasowych i biletów krótkookresowych, w postaci elektronicznej, w pojazdach, za pomocą kart płatniczych i systemu płatności zbliżeniowych BLIK.

Gminy Kórnik; uprawnienie to obejmowało inicjowanie nowych połączeń, wnoszenie uwag dotyczących zwiększenia bądź ograniczenia liczby kursów na liniach już funkcjonujących, modyfikowanie tras; zmiany w zakresie organizacji przewozów dotyczące Gminy Kórnik następowały tylko w uzgodnieniu z Gminą, dzięki czemu samorząd zapewnił sobie wpływ na kształt oferty transportowej, jej jakość oraz dostępność dla mieszkańców, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z celami rozwojowymi, w tym wpływu na przyszłe potrzeby komunikacyjne, które zapewnią lepsze skomunikowanie poszczególnych miejscowości Gminy z Miastem Poznań. ZTM w sprawie opiniowania nowych linii oraz zmian w funkcjonowaniu linii istniejących występował do Miasta i Gminy Kórnik w 2022 r. -cztery razy; w 2023 r. – siedem razy; w 2024 r. – sześć razy i w 2025 r.⁵⁰ – siedem razy.

- § 9 ust. 3 ww. porozumienia nakładał na Miasto Poznań obowiązek corocznego przedłożenia, do dnia 31 października każdego roku, kalkulacji kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej na rok następny; kalkulacja ta obejmowała zarówno całkowite koszty utrzymania i obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i wyliczenie proporcjonalnego udziału finansowego Gminy w tych kosztach.
- istotnym elementem wpływu na zadanie powierzone Miastu Poznań, tj. zarządzania publicznym transportem zbiorowym, były dokonywane przez Gminę Kórnik analizy corocznych audytów z rozliczenia wykonania zadania przewozowego i poniesionych kosztów funkcjonowania wszystkich linii komunikacyjnych objętych porozumieniem; na podstawie audytu rekompensaty wykonywanego przez niezależnego audytora dla ZTM, Gmina Kórnik weryfikowała zgodność rozliczeń z obowiązującymi przepisami oraz prawidłowość poniesionych wydatków w ramach powierzonego zadania;
- ponadto zgodnie z § 7 pkt 1 ww. porozumienia, strony tego porozumienia wyraziły zgodę na zastrzeżenie Gminy Kórnik dotyczące zawarcia przez Miasto Poznań umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego ze spółką Kombus, jako operatorem publicznego transportu zbiorowego;
- ww. porozumienie zostało zawarte na czas nieokreślony, jednak każda ze stron może je wypowiedzieć z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

– (akta kontroli str. 522-594)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Funkcjonujący w Gminie Kórnik publiczny transport zbiorowy został skutecznie zintegrowany z Miastem Poznań. Gmina zapewniła sobie wpływ na realizację powierzonych Miastu Poznań zadań, w tym poprzez inicjowanie nowych połączeń, wnoszenie uwag dotyczących zwiększenia, bądź ograniczenia liczby kursów na liniach już funkcjonujących, modyfikacji ich przebiegu; akceptację kalkulacji kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej sporządzanej przez ZTM oraz analizę corocznych audytów rekompensaty sporządzonych przez

⁵⁰ Stan na 30 września 2025 r.

niezależnego audytora. Funkcjonujące w Gminie Kórnik mechanizmy zarządzania publicznym transportem zbiorowym umożliwiły prawidłową realizację porozumień międzygminnych, w tym w zakresie wzajemnych rozliczeń.

IV. Wnioski

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

1. prowadzenie kontroli spółki KOMBUS zgodnie z zakresem określonym w umowie;
2. rzetelny nadzór nad spółką KOMBUS w zakresie przedkładanych przez tę spółkę dokumentów (sprawozdań, raportów);
3. uzupełnienie oznakowania miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami na parkingu w Szczodrzykowie przy ul. Ogrodowej.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

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 Poznaniu. 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 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Poznań, 19 grudnia 2025 r.

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Poznaniu

Kontroler

Dyrektor

Marcin Komorowicz

Z up. Zuzanna Kaźmierczak

Starszy inspektor kontroli
państwowej

Wicedyrektor

/podpisano elektronicznie/

/podpisano elektronicznie/