

**Protokół z posiedzenia Komisji Rewizyjnej
Rady Gminy Suchy Las
z dnia 26.09.2025 roku**

Porządek posiedzenia:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Powitanie przybyłych na posiedzenie Komisji.
3. Stwierdzenie ważności posiedzenia Komisji.
4. Zatwierdzenie porządku obrad posiedzenia komisji.
5. Kontrola spółki gminnej - Zakładu Komunikacji Publicznej - kontynuacja wyjaśnień tematyki kontroli w stosunku do przedłożonych dokumentów.
6. Temat bieżący: wniosek do wydział NPP o dokumenty w zakresie decyzji o wysokości opłaty adiacenckiej postępowania z 4 zakresów: budowa kanalizacji, budowa drogi, budowa infrastruktury oświetleniowej, inwestycja łączona: droga+ kanalizacja – omówienie.
7. Wnioski do budżetu gminnego na kolejny rok- dyskusja.
8. Wolne głosy i wnioski - sprawa regulaminu i statutu RG.
9. Zakończenie posiedzenia.

Ad. 1 – 4.

Przewodniczący J. Dudkiewicz otworzył posiedzenie Komisji, powitał członków, gości oraz stwierdził prawomocność posiedzenia na podstawie listy obecności. Porządek posiedzenia został przyjęty jednomyślnie.

Ad. 5.

Pytanie pierwsze.

ZKP K. Baranowska przedstawiła tabelę opisującą wskaźnik punktualności. Wskaźnik punktualności kursowania pojazdów na linii obliczany jest według konkretnego wzoru. Jest on jednym z kryteriów, według których ZTM Poznań ocenia standard jakości usług wykonanych przez spółkę i jest przedstawiony w załączniku nr 7/24 do Umowy nr ZTM.EZ.3313.28.2023 z ZKP Suchy Las Sp. z o.o. Jeśli chodzi o autobusy ZKP, to od lat spółka jest w pierwszej czołówce bez większych odchyśleń dotyczących odjazdów/przyjazdów. Prezes E. Miśko dodał, że największe trudności jeśli chodzi o wskaźnik punktualności są związane z przejazdami kolejowymi. Są to punktualności niezależne od spółki. Dyspozytorzy na bieżąco monitorują autobusy i wiedzą, gdzie one w danej chwili się znajdują. Jeśli chodzi o zapewnienie potączenia z PKM-ką, to jest to spełnione w 100%. Nie potrzeba nic kupować. Dopiero w przyszłości jak pociągi zaczną tak kursować jak w Czerwonaku, to wtedy trzeba będzie uruchomić specjalne linie tylko dowożące mieszkańców z okolicznych wiosek do PKM-ki. Trzeba będzie kupić mniejsze pojazdy takie do przewozu do 20 osób i wówczas zapomnieć o przewozach osób z niepełnosprawnością do PKM-ki.

Pytanie drugie. Pojemność taboru obsługującego linie autobusowe:

Liczba autobusów obsługujących linie

Nr linii	pn. - pt.	sobota	niedziela
253		1 autobus A12N	1 autobus A12N
901	2 autobusy A12N	1 autobus A12N	1 autobus A12N

902	2 autobusy A10N + A12N	1 autobus A12N	1 autobus A12N
904	1 autobus A12N	1 autobus A12N	1 autobus A12N
905	6 autobusów A12N	3 autobusy A12N	2 autobusy A12N
907	6 autobusów A12N	4 autobusy A12N	3 autobusy A12N

A12N - autobus 12 metrów o średniej pojemności 89 miejsc w tym siedzących 34.

A10N - autobus 10 metrów o średniej pojemności 80 miejsc w tym siedzących 25.

Autorem opracowań, które otrzymała komisja jest ZTM Poznań. ZKP sędzi, biorąc pod uwagę wartości liczbowe w poszczególnych rubrykach (zał. do protokołu), że:

- czerwony kolor oznacza słabe napełnienie pojazdu,
- pomarańczowy kolor oznacza średnie napełnienie pojazdu,
- zielony kolor oznacza dobre napełnienie pojazdu.

Dane dotyczą faktycznego napełnienia. ZTM Poznań wykazuje je według CI i sprzedaży biletów.

Na pytanie dotyczące wybrków chuligańskich prezes E. Miśko odpowiedział, że w każdym autobusie jest 5 kamer. Wybryki na szczęście występują sporadycznie.

Pytanie czwarte.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych Gminy Suchy Las jest Miasto Poznań (porozumienie z dnia 7 lipca 2023 roku). Zgodnie z zawartą umową rozkład jazdy ustalany jest przez ZTM Poznań. Zawarta umowa obliguje spółkę do obsługi linii autobusami A10N i A12N. Wcześniejsze przedstawione dokumenty wskazują, że trzy linie (901, 905, 907) mają na trasie przejazdu stacje przesiadkowe PKM-ki.

Pytanie trzecie.

Na podstawie danych z bramek zliczających zamontowanych w pojazdach przedstawiono zestawienie napełnienia pojazdów z podziałem na dni tygodnia. Dane z kursów obrazują napełnienie pojazdu w poszczególnych godzinach.

Przewodniczący J. Dudkiewicz wskazał, że jest bardzo dużo głosów dotyczących zajętości autobusów szczególnie w okresach weekendowych. Na wielu spotkaniach wójt podkreślał, że nie wyklucza żeby iść w kierunku części taboru mniejszego. Była deklaracja o przeprowadzeniu analiz.

ZKP K. Baranowska odpowiedziała, że w omawianym przypadku pojawia się problem przystosowania dwóch typów autobusów do jednej linii. Prezes E. Miśko dodał, że umowa jest na dwa typy autobusów A10 i A12. Inny typ spowoduje nałożenie kary plus wykluczenie osób z niepełnosprawnością. Takie rzeczy należy robić w porozumieniu z ZTM i najlepiej przy uruchamianiu nowych linii.

Pytanie piąte.

W ramach projektu planuje się budowę nowej hali warsztatowej wraz z budynkiem administracyjnym, wyposażonej w wyspecjalizowany sprzęt do wykonywania przeglądów autobusów konwencjonalnych (w tym 18 metrowych) oraz elektrycznych, zasilanej panelami

fotowoltaicznymi oraz pompą ciepła, jak również wykonanie stacji do ładowania autobusów elektrycznych wraz z doprowadzeniem przyłącza średniego napięcia oraz zakup 3 autobusów z napędem elektrycznym. Celem projektu jest modernizacja bazy autobusowej ZKP Suchy Las w celu dostosowania transportu publicznego, świadczącego usługi na terenie Obszaru Funkcjonalnego Poznania, do wymagań elektromobilności oraz obsługi wzmożonego ruchu pasażerskiego, w tym dostosowanie obiektu do obsługi pojazdów 18 metrowych. Celem projektu jest również zastosowanie wysoce efektywnych ekologicznie rozwiązań, w celu ograniczenia emisji CO₂ w wyniku obsługi taboru autobusowego. Obecna infrastruktura techniczna uniemożliwia sprawne dokonywanie przeglądu pojazdów. Rozmiar hali przeglądowej i jej wysokość wyklucza wdrożenie napędów alternatywnych, zeroemisyjnych, jak również dokonywania przeglądów autobusów dłuższych niż 12 m. Zwiększony popyt na usługi ZKP Suchy Las wymaga wdrażania pojazdów 18 m, co obecnie w wyniku powyższego, nie jest możliwe. Dach hali warsztatowej uniemożliwia dokonywanie przeglądów pojazdów z zasilaniem zlokalizowanym na dachu (autobusy elektryczne). Wyposażenie zajezdni wymaga doposażenia w nowoczesne i innowacyjne podnośniki, umożliwiające podniesienie pojazdu 18 metrowego, jak również w suwnice do demontażu baterii z dachu autobusu. Zakup pilotażowego autobusu elektrycznego wraz z budową infrastruktury do ładowania ma natomiast na celu ograniczenie emisji transportu publicznego

Planowane nakłady inwestycyjne projektu EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej:

- 1) Budowa nowej hali warsztatowej wraz z budynkiem administracyjnym 8 500 000,00 zł. netto.
- 2) Fotowoltaika 50kVA + stacja ładowania autobusów+ nowe przyłącze energetyczne+ stacja transformatorowa 1 500 000,00 zł netto.
- 3) Zakup 3 autobusów elektrycznych każdy po 2 750 000,00 zł, to 8 250 000,00 zł. netto.

Razem planowane nakłady inwestycyjne to 18 250 000,00 zł. netto, 22 447 500,00 zł. brutto. Inwestycja będzie realizowana poprzez kredyt inwestycyjny z zakładanym wkładem własnym w wysokości 15%, tj. 3 367 125,00 zł.

Prezes E. Miśko wyjaśnił, że po konferencji w której uczestniczył okazało się, że spółka w obecnie ogłoszonym konkursie musi zrezygnować z budowy bazy. Baza z omawianej inwestycji byłaby usunięta. Spółka prawdopodobnie w listopadzie będzie startować w ogólnokrajowym konkursie na zakup autobusów elektrycznych plus stacja ładowania, koszt ok. 6-7 mln zł netto. Budowa bazy będzie realizowana z kredytu i wozokilometrów. Budowa bazy potrwa ok 1,5 roku.

Pytanie szóste.

ZKP K. Baranowska omówiła zatrudnienie w spółce w etatach:

Prezes Zarządu - kontrakt menadżerski.

Umowa o pracę:

Główny Księgowy + Księgowa - 2,

Kadry - 1,

sekretariat - 1,

osoba sprzątająca - 1,

kierowcy - 42,

warsztat - 9,

myjnia - 2,
opiekunki - 6,
dyspozytornia - 5.

Przedstawione zestawienie wskazuje, że w spółce nie ma zbyt dużej fluktuacji kadr. Największe zmiany nastąpiły w roku 2023, gdzie znacząco zmniejszono ilość wozokilometrów (prawie o 34 tys.) zakontraktowanych w ramach umowy ZTM. Zmianie uległa długość linii autobusowych. Jednocześnie zmiana nastąpiła w przewozach dzieci do szkół i przewozach osób niepełnosprawnych. Całość tego zadania gminy przejęła spółka, co pozwoliło na zmianę struktury zatrudnienia. W ostatnich latach, w roku 2021 był jeden przypadek wypowiedzenia ze strony pracodawcy. Pozostałe wypowiedzenia umów o pracę następowały z powodu wypowiedzeń ze strony pracownika lub też przejścia na emeryturę.

Na pytanie dotyczące outsourcingu (np. naprawy) prezes E. Miśko odpowiedział, że wówczas wszystko by się przedłużyło, a w komunikacji trzeba działać natychmiast.

Ad. 6.

Przewodniczący J. Dudkiewicz przypomniał, że komisja poprosiła wydział NPP i wydział BI o wspólne wyraźne określenie przykładowe czterech inwestycji, które w sposób modelowy zostały przeprowadzone w ostatnich pięciu latach w zakresie opłaty adiacenckiej: budowa kanalizacji, budowa drogi, budowa infrastruktury oświetleniowej i inwestycja łączona drogowa z kanalizacją.

Komisja chciała, aby wydziały pokazały jak zafunkcjonowało działanie między nimi na podstawie przykładowych inwestycji. Wątek do rozstrzygnięcia: opłata adiacencka od inwestycji dotyczącej budowy infrastruktury oświetleniowej w ocenie NPP nie powinna mieć miejsca i przewodniczący domyśla się z wypowiedzi pracownika NPP, że takie naliczenia nie były robione. Przewodniczący poprosił o wyjaśnienia w tej sprawie ponieważ wie, że w innych gminach takie opłaty są pobierane.

Radna S. Sawińska zaznaczyła, że brak systemu przekazywania informacji między wydziałami (z BI do NPP) jest niepojęte. Skąd NPP ma wiedzieć, że dana inwestycja się zakończyła i mają naliczyć opłatę? BI tego nie pilnuje, bo nie jest to w jego kompetencji naliczanie opłat. Należałoby opracować schemat działania. Radna zastanawia się nad tym, czy nie pojawią się odwołania w kontekście sprawiedliwości społecznej. Należy przy kolejnej rozmowie zapytać NPP czego wydział potrzebuje do naliczania opłat i zobowiązać BI do dostarczania dokumentów w odpowiednich terminach.

Przewodniczący J. Dudkiewicz dodał, że jedna z konkluzji to taka mówiąca o zakresie obowiązków jednoznacznie określony do konkretnych stanowisk.

Radna S. Sawińska oznajmiła, że poniekąd rozumie z-cę wójta I. Ciok mówiącą, że nie była w stanie sprawdzić wszystkiego w momencie kiedy odchodząca kierownik BI oznajmiła, że wszystko jest. Ale to, że była kierownik odeszła i zaczął wychodzić „kwiatki” i ona została bez konsekwencji, to tego radna nie rozumie. Gdyby było wszczęte jakieś postępowanie wyjaśniające, rozprawa sądowa, to koszty byłby potężne. Po pierwsze: brak dokumentów,

po drugie: przewalone terminy, po trzecie: tyle zaangażowanych osób siedzących nad spisywaniem materiałów należących do BI (to kosztowało). Dlaczego tam nie ma żadnych konsekwencji? Gmina nadal współpracuje z byłym pracownikiem BI, który jest współautorem całego tego zamieszania. Z jakiej racji gmina współpracuje z kimś, kto narobił tyle bałaganu?

Przewodniczący J. Dudkiewicz zaznaczył, że komisja rewizyjna działa publicznie i jest od tego, żeby takie rzeczy znajdować, ujawniać i wykazywać.

Radna S. Sawińska wskazała, że należy dowiedzieć się jakie narzędzia ma gmina w stosunku do byłej kierownik BI.

Przewodniczący J. Dudkiewicz zaznaczył, że komisja powinna próbować wskazać kompetentne organa do zweryfikowania otrzymanych materiałów/zestawień. Ktoś musi to specjalistycznie przeanalizować.

Radna S. Sawińska przypomniała, że pojawił się wątek korupcyjny, ale komisja nie jest w stanie tego sprawdzić. Chodzi przede wszystkim o sprawiedliwość społeczną, która powinna być.

Ad. 7.

Członkowie komisji uznali, że nie będą składać specjalnego wniosku do budżetu.

Ad. 8.

Przewodniczący J. Dudkiewicz przypomniał o uwagach do regulaminu i statutu, które miały być wprowadzone do 10.09. W regulaminie jest zapisane, że komisja prowadzi kontrole tylko w obecności 3 członków komisji. Czy pięcioosobowa komisja rewizyjna, to wystarczająca ilość? Wątek do przedyskutowania.

Zdaniem radnej S. Sawińskiej skład komisji powinien zostać zwiększony.

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokółowała:

Justyna Krawczyk

Przewodniczący:

Jarosław Dudkiewicz