



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.027.01.2016
P/16/031

TEKST UJEDNOLICONY

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/031 – Zarządzanie regionalnym pasażerskim transportem kolejowym
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Janina Balas, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LKA/187/2016 z dnia 4 października 2016 r. 2. Tomasz Sundmann, doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr LKA/193/2016 z dnia 7 października 2016 r. 3. Aleksander Górniak, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LKA/199/2016 z dnia 14 października 2016 r. 4. Jerzy Piasecki, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LKA/218/2016 z dnia 4 listopada 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-8)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Saługa, Marszałek Województwa Śląskiego ² (dowód: akta kontroli str. 9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości³, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

W okresie objętym kontrolą⁴, w oparciu o przeprowadzoną diagnozę potrzeb przewozowych mieszkańców województwa śląskiego⁵, Zarząd Województwa Śląskiego opracował plan transportowy, który zawierał wszystkie elementy określone w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁶. Przed jego przyjęciem przez Sejmik⁷ Województwa Śląskiego, został on podany do publicznej wiadomości, uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw oraz przekazany do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego⁸.

Marszałek zapewnił odpowiednie warunki funkcjonowania publicznego kolejowego transportu zbiorowego, tj. podjął działania celem wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, zorganizował system informacji dla pasażerów oraz zawarł umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego, które zawierały wszystkie elementy wymagane przepisami art. 25 ust. 3 *uptz*.

¹ Zwany w dalszej „Urzędem”.

² Zwany dalej „Marszałkiem”.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁴ Okres objęty kontrolą obejmował lata 2014 – 2016 (III kwartał).

⁵ Zwane dalej „ws” lub „województwem”.

⁶ Dz. U. z 2016 r., poz. 1867 ze zm., zwana dalej „*uptz*”.

⁷ Zwany dalej „Sejmikiem”.

⁸ Zwany dalej: „*UTK*”.

Ponadto, *Marszałek* zapewnił by publiczny transport kolejowy odbywał się zgodnie z zasadami określonymi w art. 46 *uptz* oraz środkami transportu spełniającymi wymagane warunki techniczne. Kwoty rekompensat przekazywanych przewoźnikom z tytułu kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem przez nich usług w zakresie publicznego transportu były ustalane zgodnie ze sposobem określonym w umowach i w załączniku do rozporządzenia (WE) Nr 1370 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70⁹.

Marszałek wywiązywał się z nałożonych na niego obowiązków sprawozdawczych, tj. składał corocznie ministrowi właściwemu ds. transportu informacje dotyczące publicznego transportu kolejowego oraz podawał do publicznej wiadomości sprawozdania zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia tych usług publicznych.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

1. Zawarcie w listopadzie 2014 r. przez *Marszałka* umowy z firmą Przewozy Regionalne Sp. z o.o.¹⁰ o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, pomimo nieuchwalenia przez *Sejmik* planu transportowego.
2. Zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych na linię kolejową nieujęta w planie transportowym.
3. Niezrealizowaniu przyjętych w planie transportowym założeń dotyczących utworzenia na terenie województwa śląskiego zintegrowanego, spójnego i przyjaznego dla użytkowników systemu informacji pasażerskiej, który obejmować miał wszystkie dostępne środki przekazu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Planowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców oraz poprawy bezpieczeństwa

Opis stanu faktycznego

- 1.1 Zarząd Województwa Śląskiego¹¹ uchwałą Nr 1478/59/V/2015 z 11 sierpnia 2015 r. przyjął projekt „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego*”¹², który w formie ostatecznego planu¹³ został przyjęty przez *Sejmik* uchwałą Nr V/11/9/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 85-86)

W *uptz* nie nałożono wprost na samorządy, w przeciwieństwie do ministra właściwego do spraw transportu, obowiązku sporządzenia *pPT* w określonym terminie. Jednak w art. 84 ust. 2 wskazano na konsekwencje jego nieprzyjęcia w terminie trzech lat od dnia wejścia w życie *uptz*, tj. do końca lutego 2014 r. Brak planu transportowego powodował, że do końca lutego 2014 r. umowy na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego mogły być zawarte na okres maksymalnie trzyletni, a od dnia 1 marca 2014 r. zawarcie umów z organizatorem, który planu nie uchwalił, nie było możliwe.

⁹ Dz. U. UE I z 3 grudnia 2007 r. Nr 315, s.1.

¹⁰ Zwanej dalej „*PR*”.

¹¹ Zwany dalej „*Zarządem*”

¹² Zwany dalej „projektem planu transportowego” lub „*pPT*”.

¹³ Zwany dalej „*Planem transportowym*” lub „*PT*”.

Jako przyczynę opóźnienia przyjęcia *PT* przez *Sejmik Marszałek* wskazał nierzetelne i nieterminowe wykonanie jego projektu przez jego wykonawcę. Zgodnie z umową z dnia 17 grudnia 2012 r. zawartą pomiędzy *Województwem* a *Ove Arup & Partners International Limited* Wielka Brytania reprezentowaną przez *Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce*, opracowanie projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, miało zostać wykonane do 15 grudnia 2013 r.

Konsekwencją nieterminowej realizacji umowy było naliczenie wykonawcy projektu kar umownych w wysokości 1 196,83 tys. zł, co stanowiło 98,5% wartości całego zamówienia.

(dowód: akta kontroli str. 2160-2164)

Zastępca Dyrektora Wydziału Komunikacji i Transportu¹⁴ *Urzędu* wyjaśniła, że spośród złożonych ofert w postępowaniu na opracowanie *projektu planu transportowego*, prowadzonym w trybie dialogu konkurencyjnego, na podstawie przeprowadzonego badania i wykonanej analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa śląskiego w perspektywie do 2020 roku, została wybrana oferta firmy *Ove Arup & Partners International Limited* z Wielkiej Brytanii, reprezentowanej przez *Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce*¹⁵. Zgodnie z zawartą umową¹⁶, opracowanie *pPT* zostało podzielone na pięć etapów:

- I etap – przedstawienie szczegółowego planu i zakresu opracowania wraz z określeniem harmonogramu prac zespołu badawczego;
- II etap – przedstawienie wszelkich formularzy i kwestionariuszy, zgodnie z metodyką, załączoną do złożonej oferty; przedstawienie charakterystyki i oceny aktualnej oferty przewozowej transportu indywidualnego i zbiorowego (w tym również siatki połączeń) w zakresie kolejowych i drogowych pasażerskich przewozów regionalnych; przeprowadzenie analizy i badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców wraz z prezentacją i oceną tych wyników – badania miały wskazywać na pożądane kierunki rozwoju transportu publicznego; opracowanie multimodalnego modelu ruchu dla województwa śląskiego; opracowanie symulacyjnych modeli systemu transportowego województwa dla celów prognostycznych, w tym dla oceny scenariuszy rozwoju infrastruktury systemu transportowego i wariantów obsługi komunikacyjnej;
- III etap – przedstawienie *pPT* w wersji gotowej do konsultacji społecznych; czynny udział oraz bieżące udzielanie informacji przez *Wykonawcę*; wprowadzenie ewentualnych zmian w projekcie planu transportowego, z uwagi na konieczność uzyskania uzgodnień i opinii, uwzględnienia lub wskazania powodów odmowy uwzględnienia potrzeb transportowych zgłoszonych marszałkowi województwa przez gminy itp.;
- IV etap – przekazanie ostatecznej wersji *projektu planu transportowego* w wersji do przedstawienia *Sejmikowi*;
- V etap – czynny udział oraz bieżące udzielanie informacji przez *Wykonawcę*; wprowadzanie ewentualnych zmian w *projekcie planu transportowego*, których dokonanie może być wymagane z uwagi na: konieczność wprowadzenia zmian wskazanych przez *Zarząd* czy przez odpowiednie komisje *Sejmiku*.

(dowód: akta kontroli str. 1958-1963)

¹⁴ Zwany dalej „*WKT*”. W ramach *WKT* funkcjonowały referaty: drogownictwa, transportu, inżynierii ruchu, ekonomiczno-finansowy oraz organizacji transportu publicznego.

¹⁵ Zwany dalej „*Wykonawcą*”.

¹⁶ Nr 5400/TZ/2012 zawarta w dniu 17 grudnia 2012 r. Za wykonanie przedmiotu umowy ustalono wynagrodzenie w łącznej wysokości 1.215.240 zł brutto (netto 988.000 zł, 227.240 zł podatek VAT).

W *pPT* uwzględniono zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”¹⁷. Zgodnie z tym dokumentem system transportu zbiorowego kolejowego powinien dążyć do pełnienia funkcji podstawowego elementu przewozów dalekobieżnych. Przewozy o charakterze gminnym, powiatowym i wojewódzkim powinny pełnić funkcję uzupełniającą i dowozowo-odwozową oraz przyczynić się do stworzenia kompleksowej, zintegrowanej oferty przewozowej. Realizacja oferty przewozowej w przewozach międzywojewódzkich powinna być oparta na:

- zapewnieniu bezpośrednich pociągów pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi;
- zapewnieniu bezpośrednich pociągów pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich;
- zapewnieniu sezonowych połączeń z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- zapewnieniu bezpośrednich pociągów pomiędzy Warszawą, a obszarami o najmniejszej dostępności transportowej.

(dowód: akta kontroli str. 484-485)

Dyrektor *WKT* wyjaśniła, że w *PT* na obszarze właściwości *Marszałka* przewidziano 17 linii komunikacyjnych¹⁸, na których powinny odbywać się przewozy o charakterze publicznym, które pokrywały się z liniami komunikacyjnymi, na których przewozy organizuje Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa¹⁹. Dodała, że *MliB* organizuje przewozy o charakterze dalekobieżnym zlecając je PKP Intercity S.A.²⁰, a których relacje wybiegają poza trasy ww. linii.

Zastępca Dyrektora *WKT* dodała, że częstotliwość kursowania oraz brak obsługi wszystkich stacji i przystanków leżących na liniach przewozów organizowanych przez *MliB* powoduje, że przewozy te nie pełnią roli nieprzerwanego zaspokajania potrzeb społeczności województwa w tym regionie.

(dowód: akta kontroli str. 85-86, 1854-1859, 1958-1963)

- 1.2. Informacja o opracowaniu *pPT* została ogłoszona na stronach Biuletynu Informacji Publicznej²¹ *Urzędu*, jego stronie internetowej www.slaskie.pl, tablicy ogłoszeń w siedzibie *Urzędu* oraz w prasie o zasięgu ogólnokrajowym i regionalnym na obszarze wś. Zawierała ona informację nt. miejsca, w którym dostępny był projekt oraz termin²² i sposób²³ składania do jego treści opinii, uwag i wniosków.

(dowód: akta kontroli str. 87-93)

W dniu 2 kwietnia 2014 r. *Urząd* przesłał *pPT* do Prezesa *UTK*, celem wydania przez niego opinii na temat kolejowych przewozów pasażerskich. W przesłanych uwagach i sugestiach Prezes *UTK* odniósł się m.in. do:

¹⁷ Dz. U. Nr 248, poz. 1494

¹⁸ 1) Piotrków Trybunalski – Radomsko – granica wś – Częstochowa; 2) Kielce - granica wś – Zawiercie – Katowice; 3) Bielsko – Biała - granica wś – Wadowice – Kraków; 4) Katowice – Mysłowice – granica WŚ – Kraków Główny; 5) Gliwice – granica wś – Kędzierzyn Koźle; 6) Gliwice – granica wś – Strzelce Opolskie – Opole; 7) Katowice – Skoczów – Wisła Głębcze; 8) Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice; 9) Oświęcim – Czechowice – Dziedzice; 10) Katowice – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała; 11) Rybnik – Pszczyna – Bielsko-Biała; 12) Częstochowa – Katowice – Gliwice; 13) Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chalupki; 14) Kędzierzyn Koźle – granica wś – Racibórz; 15) Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Lubliniec – granica wś – Kluczbork; 16) Częstochowa - Lubliniec i 17) Tarnowskie Góry – Herby Nowe – granica wś – Wieluń Dąbrowa.

¹⁹ Zwane dalej „*MliB*”.

²⁰ Zwanej dalej: „*PKP Intercity*”

²¹ Zwanego dalej „*BIP*”

²² Do 27 kwietnia 2014 r.

²³ Pisemnie, elektronicznie lub ustnie.

- w zakresie zgodności z krajowym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego:
 - braku wskazania na poziomie regionalnym zintegrowanych węzłów przesiadkowych²⁴;
 - braku informacji odnośnie do bardzo złego²⁵ i złego²⁶ wykorzystania potencjału demograficznego przez transport kolejowy;
 - braku zasad funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w postaci określenia warunków integracji rozkładów jazdy (określenie warunków skomunikowania pociągów regionalnych z międzywojewódzkimi);
- w zakresie celów i kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego przyjętego przez województwo:
 - braku ustaleń dot. sposobu weryfikacji postanowień planu transportowego, a w szczególności braku wskaźników dotyczących m.in. wielkości popytu na transport kolejowy, kosztów związanych z jego funkcjonowaniem, a także zasad monitorowania realizacji postanowień planu;
- w zakresie ustalenia planu transportowego dot. transportu kolejowego na terenie wś:
 - niezapewnienia obsługi wszystkich miejscowości powiatowych, posiadających dostęp do linii kolejowych²⁷;
 - nieuwzględnienia w sieci o charakterze użyteczności publicznej linii nr 97 na odcinku Żywiec - Sucha Beskidzka;
 - nieuwzględnienia reaktywacji połączenia z Katowic przez Tychy do Bierunia;
 - konieczności rozważenia możliwości uruchomienia międzyregionalnych połączeń, uwzględniających skomunikowanie na węzłach w Oświęcimiu, Wadowicach czy Suchej Beskidzkiej;
 - konieczności warunkowego nadania charakteru usługi użyteczności publicznej przewozom na linii kolejowej nr 190, planowanego do remontu odcinka Rybnik - Bohumin (linie 151 i 158) oraz linii kolejowej nr 61 (Częstochowa - Opole);
 - braku ustaleń na temat częstotliwości kursowania pociągów;
 - braku określenia gwarantowanej liczby kursów w ciągu doby;
 - braku informacji dot. przepustowości infrastruktury i analiz związanych z jej ograniczeniami w węźle katowickim;
 - potrzeby zawarcia ustaleń określających podstawowe zasady dystrybucji biletów w postaci określenia: sposobu ich sprzedaży, zasad dostępu do kas, zarówno w wymiarze czasowym jak i terytorialnym;
- w zakresie zawierania umów o świadczenie usług publicznych:
 - konieczności uszczegółowienia zasad dot. wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, uwzględniających określenie czasu na jaki planowane jest zawieranie umów o świadczenie usług publicznych oraz wymaganej ilości taboru do obsługi określonych tras;
- w zakresie finansowania publicznego transportu zbiorowego:
 - nieuwzględnienia jednego ze źródeł finansowania tj. wpływów ze sprzedaży biletów;

²⁴ W Chorzowie, Koniecpolu, Jaworznie, Mysłowicach, Myszkowie, Lublińcu, Pszczynie, Raciborzu, Wiśle, Zawierciu, Zembrzydowicach, Żorach i Żywcu.

²⁵ Dla Czechowic-Dziedzic, Chorzowa, Koniecpola, Tarnowskich Gór, Mysłowic, Zabrze, Zawiercia.

²⁶ Dla Bielska-Białej, Jaworzna i Pszczyny.

²⁷ Dot.: Bierunia, Jastrzębia Zdroju, Kłobucka, Piekar, Siemianowic Śląskich.

- nieokreślenia formy rozliczenia z operatorem i zasad finansowania linii komunikacyjnych, przekraczających granice województwa.

Złożone uwagi i wnioski zostały uwzględnione w *pPT* przez *Wykonawcę*.

(dowód: akta kontroli str. 96-110)

1.3. W trakcie konsultacji społecznych, do *pPT* wpłynęło 280 uwag i wniosków od 40 podmiotów²⁸. Przekazane wnioski dotyczyły m.in.:

- błędów w określaniu tras linii kolejowych, na których planowane były przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- nieuwzględnienia istniejącego i planowanego stanu infrastruktury kolejowej;
- zwiększenia ilości nabywanego taboru;
- zwiększenia częstotliwości kursowania na głównych liniach obsługiwanych przez Koleje Śląskie Sp. z o.o.²⁹

We wnioskach wnoszono również uwagi dotyczące braku planowanych połączeń autobusowych mających charakter użyteczności publicznej oraz zbyt ogólnikowe potraktowanie tematu rozwoju systemu transportowego i jego integracji.

Zgodnie z umową zawartą na opracowanie *pPT*, uwagi i wnioski, które wpłynęły do projektu planu były analizowane i rozpatrywane przez *Wykonawcę* w ramach III etapu ww. umowy. Z 280 zgłoszonych uwag i wniosków, 149 zostało uwzględnionych, poprzez wprowadzenie w *pPT* stosownych korekt. Uwzględnione uwagi i wnioski dotyczyły m.in.:

- planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej - wprowadzenie informacji związanych z inwestycjami w zakresie infrastruktury kolejowej³⁰;
- lokalizacji głównych węzłów przesiadkowych – wprowadzenie do listy głównych węzłów przesiadkowych Lublińca, Bierunia, Cieszyna, Pszczyny, Częstochowy, Wodzisławia Śląskiego, Będzina, Zawiercia, Myszkowa, Tarnowskich Gór, Tychów, Mysłowic, Rydułtów, Żor, Skoczowa, Żywca, Jaworzna, Mikołowa;
- uwzględnienie w planowanej sieci połączeń kolejowych, realizowanych na terenie wś połączeń o charakterze usług użyteczności publicznej³¹;
- weryfikacji niektórych danych, w tym przeformułowania kierunków działań oraz uporządkowania przedsięwzięć.

(dowód: akta kontroli str. 22-83)

1.4. Dnia 3 kwietnia 2014 r. *Urząd* przesłał *pPT* do uzgodnienia marszałkom województw: opolskiego, łódzkiego, świętokrzyskiego i małopolskiego.

W przekazanych odpowiedziach:

- Marszałek Województwa Opolskiego zaproponował uwzględnienie połączenia kolejowego relacji Częstochowa – Opole, co jego zdaniem byłoby korzystne dla pasażerów podróżujących pomiędzy województwami i pozwoliło na lepsze skomunikowanie obu regionów;
- Marszałek Województwa Łódzkiego wystąpił o zmianę zapisów w tab. 14 *pPT* poz. 13³² i 15³³ uzasadniając, że nazwy linii, mogłyby być zarówno połączeniami międzywojewódzkimi jak i wojewódzkimi;

²⁸ Od jednostek samorządu terytorialnego, instytucji publicznych, osób prywatnych, stowarzyszeń i organizacji pozarządowych.

²⁹ Zwane dalej: „KŚP”.

³⁰ Wprowadzenie informacji związanych z inwestycjami w zakresie infrastruktury kolejowej: rewitalizacji linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała - Cieszyn, modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 (linia 139) odcinek Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała, modernizacja linii kolejowej E.

³¹ Częstochowa – Lubliniec - granica wś; Wodzisław – Chalupki; Katowice - Chalupki – Bohumin; Tychy – Bieruń – Oświęcim – Kraków; Żywiec - Jeleśnia - granica wś; Gliwice – Rybnik; Herby Nowe – Kłobuck – Annolesie - (Zduńska Wola); Częstochowa Wyczerpy – Cykarzew - Chorzew Siemkowiec; Bielsko-Biała – Skoczów - Cieszyn – Czeski Cieszyn; Tarnowskie Góry – Browiany – Zawadzkie; Tarnowskie Góry – Zawiercie; Katowice – Ząbże – Kochłowice - Zabrze Makoszowy, Gliwice – Bytom; Orzesze - Żory –Jastrzębie Zdrój.

- członek Zarządu Województwa Małopolskiego wnioskował o uwzględnienie w ww. tabeli połączenia relacji Tarnów – Kraków – Katowice - Rybnik³⁴ oraz połączenia Kraków Płaszów - Częstochowa³⁵.

Powyższe uwagi zostały uwzględnione w *pPT*, który został następnie przedłożony Sejmikowi.

(dowód: akta kontroli str. 79-80, 246-250)

1.5. W ramach analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, przed opracowaniem *pPT* zlecono i opracowano następujące badania i analizy:

- „Badanie ilościowe mieszkańców województwa śląskiego na temat zachowań transportowych oraz oceny i satysfakcji z publicznego transportu zbiorowego”³⁶, które zostało zlecone przez Wykonawcę w ramach realizacji etapu II określonego w umowie na opracowanie *pPT*³⁷. Jego celem było uzyskanie szczegółowych danych o charakterystyce odbywanych przez mieszkańców wś podróży oraz podstawowych wskaźników transportowych regionu³⁸. Według przedstawionych w tym opracowaniu informacji³⁹:
 - regularnie, przynajmniej raz w tygodniu, ze środków komunikacji zbiorowej ogółem korzystało 8,9% mieszkańców wś;
 - najczęściej z transportu zbiorowego korzystali gimnazjaliści (34% z nich przynajmniej raz w miesiącu, 23,3% przynajmniej raz w tygodniu);
 - spośród wszystkich podróży wykonanych przez mieszkańców wś:
 - 27,4% realizowanych było pieszo;
 - 48,9% samochodem osobowym, w tym 39,5% jako kierowca i 9,4% jako pasażer);
 - 14,9% autobusami miejskimi, w tym z wykorzystaniem taboru Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego⁴⁰;
 - 3,2% tramwajami;
 - 2,6% autobusami pozamiejskimi;
 - 1,7% należącymi do prywatnych przewoźników pojazdami typu *BUS*;
 - 1,0% pociągami;
 - 0,3% innymi środkami lokomocji.
 - najwięcej podróży wykonywanych w wś związanych było z dojazdami i powrotami z pracy (43%), 11,7% stanowiły podróże związane z nauką, a 40% stanowiły podróże związane z innymi motywacjami (głównie z zakupami i usługami), które zaczynały się bądź kończyły w domu.
 - największy odsetek podróżujących komunikacją publiczną w dni robocze odnotowano w Tychach (89,4%), Katowicach (81,8%) i Gliwicach (76,7%),

³² Z „Tarnowskie Góry – Kalety - Herby Nowe- Krzepice - granica wś (Kępno)” na „Tarnowskie Góry – Kalety - Herby Nowe - Krzepice - granica wś /Janinów”.

³³ Z „Częstochowa - Kłomnice - granica wś (Koluszki)” na „Częstochowa – Kłomnice - granica wś (Radomsko)”

³⁴ Wynikającego z Projektu POIiŚ 7.1-47.

³⁵ Zgodnie z uzgodnieniami w sprawie rozkładu jazdy na lata 2014/2015.

³⁶ Badanie zostało wykonane przez firmę Imagine Advertising na zlecenie Ove Arup & Partners International Limited sp. z o.o. Oddział w Polsce.

³⁷ Tj. przeprowadzenie analizy i badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców wraz z prezentacją i oceną tych wyników.

³⁸ W dniach od 6 lutego do 23 marca 2013 r., badaniem ilościowym objęto losową próbę 5.230 gospodarstw domowych, w których wykonano wywiad z głową gospodarstwa domowego oraz wypełniono kwestionariusze dotyczące podróży (tzw. dzienniczki podróży) pozostałych członków gospodarstwa w wieku 12 lat i więcej. Ostatecznie po odrzuceniu 8 wywiadów z powodu znacznej liczby braku odpowiedzi, do bazy danych i późniejszych analiz przyjęto wywiady wykonane w 5.222 gospodarstwach domowych. W efekcie badaniem objęto łącznie 12.353 losowo dobranych mieszkańców wś.

³⁹ Biorąc pod uwagę wszystkich mieszkańców w wś w wieku 12 lat i więcej.

⁴⁰ Zwanego dalej „KZK GOP”.

a najmniejszy w Jastrzębiu Zdroju (44,4%), Sosnowcu (57,8%) i Żorach (58,2%).

(dowód: akta kontroli str. 12-13, 354-415)

Dyrektor *WKT* wyjaśniła, że zasadniczą częścią wyników badań był zbiór danych, charakteryzujących wykonane przez badanych podróże, będący głównym źródłem danych do budowy modelu ruchu. Dodała, że opracowanie to było zlecone bezpośrednio przez *Wykonawcę*, a jego wyniki stanowiły podstawę do opracowania *pPT*.

(dowód: akta kontroli str. 12-13, 1854-1859)

- „*Badanie i analiza poziomu napelnienia pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez województwo śląskie*”, które zostało przeprowadzone na podstawie umów zawartych przez *Urząd* w 2013 i 2014 roku⁴¹.

W związku z licznymi błędami, niekompletnością i nieterminowością materiałów składanych przez wykonawcę umowy nr 958/KT/2014 z dnia 12 marca 2014 r., *Marszałek* dnia 13 listopada 2014 r. odstąpił od niej, naliczając wykonawcy karę w wysokości 24.000 zł. Kwota ta wpłynęła na rachunek *Urzędu* 23 grudnia 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 416-450)

- „*Badanie i analiza poziomu napelnienia pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez województwo śląskie*”, które przeprowadzone zostało na zlecenie *Urzędu* w 2013 r. i polegało na zliczeniu w dniach od 2 do 30 października 2013 r. podróżnych wsiadających i wysiadających do i z pociągów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych wś.

Pomiary napelnienia pociągów zostały wykonane na podstawie rozkładu jazdy obowiązującego w dniach wykonywania badania. Pomiary w pociągach wykraczających poza granicę wś zostały przeprowadzone do i ze stacji granicznych województwa, za wyjątkiem pociągów relacji Katowice - Oświęcim – Czechowice-Dziedzice oraz Czechowice-Dziedzice - Oświęcim - Katowice, które zostały zbadane na całej trasie.

Pomiary napelnienia przeprowadzono w następujący sposób:

- pociągi kursujące we wszystkie dni tygodnia – przebadano w dwa dni robocze, jedną sobotę i jedną niedzielę,
- pociągi kursujące od poniedziałku do piątku – przebadano w dwa dni robocze,
- pociągi kursujące w soboty i niedziele – przebadane jeden raz w sobotę i jeden raz w niedzielę,
- pociągi kursujące od poniedziałku do soboty – przebadano w dwa dni robocze i jedną sobotę,
- pociągi kursujące w dni robocze oraz niedziele – przebadano w dwa dni robocze oraz w jedną niedzielę.

Podczas badania notowano liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających na każdej stacji lub przystanku osobowym, liczbę pasażerów znajdujących się w pojeździe na każdym odcinku międzyprzystankowym, numer i serię składu,

⁴¹ 1) Umowa nr 3226/KT/2013 z dnia 27 września 2013 r. zawarta pomiędzy *Województwem* a Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie. Za wykonanie umowy określono wynagrodzenie w wysokości 96.788,70 zł brutto;

2) Umowa nr 958/KT/2014 z dnia 12 marca 2014 r. zawarta pomiędzy *Województwem* a Stowarzyszeniem Zielone Mazowsze z Warszawy. Przedmiotem umowy było dwukrotne przeprowadzenie badań i analiz poziomu napelnienia pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez *Województwo*. Wynagrodzenie ustalono na 80.000 zł brutto.

liczbę miejsc siedzących dostępną w pojeździe, godzinę rozkładową oraz rzeczywistą odjazdu ze stacji początkowej i przyjazdu do stacji końcowej.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono m.in., że:

- w dniach roboczych łączna liczba osób korzystających z pociągów na terenie wś kształtowała się na poziomie 51 tys. pasażerów;
- szczyt poranny ma miejsce od 5.00 do 6.00, a popołudniowy od 15.00 do 16.00;
- w sobotę łączna liczba osób korzystających z pociągów kursujących w wś wynosiła ok 28.500 pasażerów, tj. 57% popytu z dnia roboczego, głównie w godzinach szczytu porannego (od 7.00 do 8.00) oraz popołudniowego (od 15.00 do 16.00);
- w niedzielę z pociągów korzystało ok. 26 tys. pasażerów tj. 51% popytu z dnia roboczego, z usług przewoźników kolejowych najwięcej pasażerów korzystało pomiędzy 15.00 a 18.00.;
- w godzinach szczytów przewozowych:
 - w 22 obiegach taboru występowała nadwyżka popytu nad podażą miejsc siedzących w pociągach spółki KŚ/;
 - napelnienie nieprzekraczające 50% wartości nominalnej liczby miejsc występowało w 13 obiegach;
 - w pozostałych obiegach, w niektórych pociągach odnotowano nadwyżkę popytu nad liczbą miejsc siedzących;
 - największe napelnienie zanotowano na trasie Gliwice - Katowice - Częstochowa, gdzie z kursów w godzinach szczytu korzystało od 300 do 800 pasażerów;
 - najmniejsze napelnienie odnotowano na trasach: Rybnik - Wodzisław Śląski, Lubliniec - Sieraków oraz Pszczyna - Rybnik.

W podsumowaniu podano, że należy rozważyć możliwość zwiększenia składów obsługujących najbardziej obciążone relacje lub zwiększyć częstotliwość kursowania pociągów, szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 378-415)

Określone w ww. opracowaniu potrzeby przewozowe nie zostały uwzględnione w *pPT*, gdyż – jak wyjaśniła Dyrektor *WKT* – jego *Wykonawca* nie występował do *Urzędu* o przekazanie mu wyników tych badań.

Zastępca Dyrektora *WKT* dodała, że uzyskane wyniki i informacje dotyczące przeprowadzonych pomiarów zostały wykorzystane podczas konstruowania rozkładu jazdy pociągów na lata 2014/2015 oraz na lata kolejne, a także podczas weryfikacji skarg i wniosków wpływających do *Urzędu* od pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. wyjaśnienia 472- 607, 1849-1853, 1964-1968)

1.6. Plan transportowy zawierał wszystkie elementy wymienione w art. 12 ust. 1 *uptz*, w tym odnosił się m.in. do:

- sieci komunikacyjnej kolejowej i autobusowej, na której planowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej - w odniesieniu do sieci kolejowej na terenie wś wskazano, że przewozy kolejowe realizowane były przez:
 - spółkę *PKP IC* (przewozy dalekobieżne), których organizacja nie leżała w kompetencjach władz wś;
 - spółkę *PR*, która realizuje obsługę linii łączących wś z sąsiednimi regionami (8 tras);

- spółkę *KŚI*, wykonującą w podstawowym zakresie przewozy wewnątrz województwa, za wyjątkiem dwóch linii⁴², które częściowo realizowane są poza jego granicami;
 - oceny i prognozy potrzeb przewozowych – wskazano, że największy wpływ na satysfakcję z transportu kolejowego mają: punktualność, gwarancja przewozu, czas podróży, aktualność i dostępność rozkładów jazdy. Wśród oczekiwań od transportu kolejowego wymieniono: zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, poprawę standardu wyposażenia stacji i przystanków kolejowych oraz poprawę stanu technicznego pociągów;
 - przewidywanego finansowania usług przewozowych, gdzie podano, że w ramach wieloletniej prognozy finansowej na lata 2015-2025⁴³, na organizację usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób w latach 2013-2015 i w latach 2016-2025 oraz na zapewnienie ciągłości w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób, przewidywane są łączne nakłady finansowe w wysokości 2.317.075.038 zł, zaś związany z nimi limit zobowiązań określono na 1.830.000.000 zł.
- Jako źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego wskazano:
- źródła zewnętrzne:
 - fundusze Unii Europejskiej – programy operacyjne;
 - banki (EBI, EBOiR, obligacje);
 - budżet państwa (dopłaty do ulg ustawowych oraz kontrakty wojewódzkie, dotacje celowe, Fundusz Kolejowy);
 - inne jednostki samorządu terytorialnego;
 - podmioty gospodarcze (poprzez „dokładanie się” do realizacji usług);
 - źródła wewnętrzne:
 - budżet województwa śląskiego;
 - koncesja na usługi przewozowe.
 - preferencji dotyczących wyboru rodzajów środków transportu – wskazano, że głównymi elementami wpływającymi na wybór środka transportu (kolejowego lub autobusowego) jest czas i koszt podróży oraz możliwość skorzystania z bezpośredniego połączenia, a głównym powodem wyboru transportu zbiorowego jest koszt biletu. Uznano, że to te czynniki będą w przyszłości decydować o wielkości potoków podróżnych w komunikacji kolejowej i autobusowej;
 - zasad organizacji rynku przewozów na terenie wś – wskazano, że w zakresie kolejowego transportu publicznego, jedynym organizatorem przewozów kolejowych jest *Województwo*, którego zadania wykonuje *Marszałek*, który na podstawie zawartych umów, zlecił realizację kolejowych przewozów pasażerskich spółkom *KŚI* i *PR*;
 - pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej – podano, że jednym z podstawowych standardów usług przewozowych w przewozach o tym charakterze jest możliwość zastąpienia na wybranych liniach komunikacji kolejowej komunikacją autobusową, w przypadku gdy liczba pasażerów korzystających z połączenia kolejowego nie będzie uzasadniać konieczności realizowania go przy wykorzystaniu tego środka transportu. Założono też wprowadzenie standardów usług dotyczących: ochrony

⁴² S52 (relacja Bielsko-Biała – Andrychów - Wadowice) i S31 (relacja Katowice – Oświęcim - Czechowice Dziedzice).

⁴³ Przyjętej uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego Nr V/10/7/2015 z dnia 22 czerwca 2015 r.

środowiska naturalnego⁴⁴, poprawy dostępu do transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności⁴⁵, warunków podróży, systemu pobierania opłat za bilety, dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;

- przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera – wskazano, że zalecane jest stworzenie centralnej jednostki informacyjnej zbierającej i udostępniającej informacje o przewozach odbywających się na terenie wś poprzez stronę internetową. Informacje umieszczone na tej stronie powinny obejmować wszelkie dostępne dane dotyczące organizacji przewozów transportem zbiorowym użyteczności publicznej i być na bieżąco aktualizowane, tak aby z wyprzedzeniem podawać informacje o planowanych zmianach w rozkładach jazdy, uruchomieniu nowych połączeń lub zawieszeniu linii. Platforma ta powinna być zintegrowana z platformami takich przewoźników jak KZK GOP i Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach⁴⁶.

(dowód: akta kontroli str. 530-533, 554-558)

W *PT* uwzględniono również takie czynniki jak:

- sytuację społeczno-gospodarczą województwa, obejmującą m.in.: strukturę wiekową mieszkańców, przyrost naturalny i migracje ludności, dane i informacje dotyczące szkolnictwa, zatrudnienia, infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej), liczby pasażerów korzystających z uprawnień do przejazdów ulgowych;
- zapewnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, wskazując że część taboru *KŚ!* wyposażona jest w specjalne rampy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie z pojazdu osobom poruszającym na wózkach inwalidzkich, a wewnątrz pojazdów znajdują się specjalne miejsca, w których za pomocą pasów bezpieczeństwa można przypiąć wózek inwalidzki. Wskazano też, że przewoźnicy zapewnią osobom o ograniczonej mobilności, niedosłyszącym i niedowidzącym na stacjach nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego.

Przed opracowaniem *pPT*, *Urząd* wystąpił do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁴⁷ o przedstawienie informacji niezbędnych do jego przygotowania w zakresie:

- wykazu odcinków linii kolejowych, na obszarze województwa śląskiego i na stykach z województwem opolskim, łódzkim, świętokrzyskim i małopolskim, po których przewoźnicy mogą wykonywać kolejowe przewozy pasażerskie;
- wykazu stacji i przystanków osobowych, na których mogą być wyznaczone postoje pociągów pasażerskich;
- standardu jakości dostępu odcinków kolejowych, w zakresie elektryfikacji, dopuszczalnej prędkości dla pociągów pasażerskich, ograniczenia dot. dopuszczenia do ruchu pojazdów kolejowych;
- zakresu planowanych remontów, inwestycji infrastruktury kolejowej oraz innych zmian.

Otrzymane dane zostały przekazane *Wykonawcy*, celem ich uwzględnienia przy opracowaniu *pPT*.

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że *Wykonawca* uwzględnił ww. dane w *pPT* przy określeniu sieci połączeń kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 472- 607c, 1970-2061, 1964-1968)

⁴⁴ Poprzez przestrzeganie standardów technicznych dla paliw i pojazdów.

⁴⁵ W tym niedowidzących i niedosłyszących.

⁴⁶ Zwany dalej „*MZK Tychy*”.

⁴⁷ Zwane dalej: „*PKP PLK*”.

W *PT* nie odniesiono się do kwestii rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Odnosząc się do tego Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że ani przepisy *uptz* ani rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁴⁸ nie nakazują uwzględniania w planie rentowności linii komunikacyjnych. Dodała, że określone w *PT* linie komunikacyjne nie mają charakteru komercyjnego, lecz charakter użyteczności publicznej.

(dowód: akta kontroli str. 1964-1968)

W *PT* ujęto 24 linie komunikacyjne⁴⁹, obsługiwane przez dwóch przewoźników⁵⁰, jednakże nie przedstawiono w nim informacji na temat planowanej ich łącznej długości. Dyrektor Wydziału *KT* wyjaśnił, że po przeliczeniu łączna długość linii kolejowych wynosi 1.091 km, z czego 1.060 km linii jest obecnie obsługiwanych.

(dowód: akta kontroli str. 519-522, 10-13)

1.7. W zakresie zmian infrastruktury systemu transportowego do 2020 roku, w *PT* przedstawiono stan wyjściowy infrastruktury drogowej⁵¹ i kolejowej⁵² oraz założono dwa scenariusze zmian:

- „Scenariusz 1” - zakładał zakończenie inwestycji, realizowanych lub tych, których realizacja znajdowała się na etapie opracowania dokumentacji projektowej. W zakresie infrastruktury drogowej obejmował siedem inwestycji⁵³, a w zakresie infrastruktury kolejowej osiem inwestycji⁵⁴;
- „Scenariusz 2” - zakładał zmiany w zakresie infrastruktury transportowej tożsame ze stanem przyjętym w scenariuszu 1, a dodatkowo ukończenie inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, które znajdowały się na liście rezerwowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko⁵⁵,

⁴⁸ Dz. U. Nr 117, poz. 684

⁴⁹ Częstochowa - Zawiercie - Dąbrowa Górnicza - Sosnowiec-Katowice -Zabrze - Gliwice; Gliwice - granica wś (Kędzierzyn - Koźle); Katowice - Tychy -Tychy Lodowisko; Katowice - Tychy - Pszczyna - Czechowice - Dziedzice - Bielsko-Biała - Żywiec - Zawardów; Pszczyna - Skoczów - Ustroń - Wisła Uzdrowisko - Wisła Głębcze; Pszczyna - Żory - Rybnik; Czechowice-Dziedzice - Chybie - Zebrzydowice - Cieszyn; Katowice - Mikołów - Orzesze - Czerwionka-Leszczyny - Rybnik - Wodzisław Śląski; Racibórz - Rydułtowy - Rybnik; Chałupki - Krzyżanowice - Racibórz; Katowice - Chorzów Batory - Bytom -Tarnowskie Góry; Tarnowskie Góry - Kalety - Lubliniec granica wś (Kluczbork); Tarnowskie Góry - Kalety - Herby Nowe - Krzepice - granica wś (Janinów); Czechowice - Dziedzice - granica wś (Oświęcim)- granica wś - Nowy Bieruń - Imielin - Mysłówice - Katowice; Częstochowa - Klomnice - granica wś (Radomsko); Częstochowa - Koniecpol - granica wś (Kielce); Katowice - Sosnowiec Południowy - Dąbrowa Górnicza Wschodnia - gr. woj. (Sędziszów); Zawiercie - Łazy - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Dąbrowa Górnicza Południowa- Jaworzno Szczakowa - gr. woj. (Kraków Główny); Katowice - Mysłówice - Jaworzno Ciężkowice - granica wś - (Kraków Główny); Bielsko-Biała Główna- Kęty - granica wś (Wadowice); Racibórz - Nędza - Raciborska Kuźnia - granica wś (Kędzierzyn Koźle); Gliwice - Pyskowice - Kotulin - gr. woj. (Opole Główny); Częstochowa - Lubliniec; Żywiec - granica wś (Sucha Beskidzka).

⁵⁰ Spółki *KŚI* i *PR*.

⁵¹ Długość dróg publicznych w wś wynosiła 25.565,8 km. Gęstość dróg publicznych to ok. 179,6 km tras na 100 km². Przez województwo przebiegało 21 dróg krajowych (o łącznej długości 1.168 km, w tym 129,9 km autostrad oraz 114,2 km dróg ekspresowych), 63 ciągi dróg wojewódzkich (o łącznej długości 1.422,2 km), drogi powiatowe o długości 6.084 km i drogi gminne o długości 13.473 km.

⁵² Całkowita długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie śląskim wynosiła 2.140 km, z czego 80% sieci było zelektryfikowane. Gęstość sieci kolejowej wynosiła 17,4 km/100 km². Na terenie województwa zbiegały się i przecinały trzy główne ciągi komunikacyjne należące do krajowych i międzynarodowych systemów transportu szynowego (E 65/C-E 65:Gdynia-Gdańsk-Tczew-łława-Warszawa-Zawiercie-Katowice-Bielsko-Biała -Zwardów/Zebrzydowice, E30/C-E 30: Zgorzelec—Legnica-Wrocław-Opole-Katowice-Kraków-Tarnów-Przemysł-Medyka, E 59/C-E 59: Świnoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chałupki). Ponadto na terenie województwa mieszczą się stacja rozrządowa - Tarnowskie Góry oraz terminale kontenerowe w Gliwicach, Sośnicy, Sosnowcu i Sławkowie;

⁵³ 1) budowa autostrady A-1, odcinek Świerklany -Gorzyczki (roboty rozpoczęte); 2) budowa regionalnej drogi Racibórz-Pszczyna w zakresie obwodnicy miasta Rybnik (RPO); 3) budowa obwodnicy miasta Pszczyna w ciągu DW 95 (RPO); 4) budowa drogi ekspresowej S-69 Żywiec-Bielsko-Biała (roboty rozpoczęte); 5) budowa DTŚ na odcinku Zabrze -Gliwice (RPO); 6) budowa autostrady A-1, odcinek granica woj. łódzkiego - Pyrzowice (etap projektu budowlanego i ponownej oceny oddziaływania na środowisko); 7) budowa wschodniej obwodnicy GOP na odcinku Dąbrowa Górnicza -Siewierz (na etapie STES i oceny oddziaływania na środowisko).

⁵⁴ 1) zakończenie prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 1 na odcinku Klomnice - Częstochowa; 2) zakończenie prac rewitalizacyjnych na liniach kolejowych nr 61 i 144 na odcinku Częstochowa - Lubliniec; 3) zakończenie prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 132 na odcinku Gliwice - Pyskowice; 4) zakończenie prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 137 na odcinku Katowice - Gliwice; 5) zakończenie modernizacji linii kolejowej E30/C-E 30 na odcinku Jaworzno Szczakowa - Katowice, 6) zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 1 i 139 na odcinku Dąbrowa Górnicza - Katowice; 7) zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 158, odcinek Wodzisław Śląski - Rybnik (w ramach POIiŚ 7.1.-78); 8) zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 148 na odcinku Rybnik-Żory - Pszczyna (lista rezerwowa POIiŚ 7.1-81).

⁵⁵ Zwany dalej „*POIiŚ*”

tj. modernizacji linii kolejowej E65/C-E65 (linia 139) odcinek Czechowice - Dziedzice - Bielsko- Biała.

(dowód: akta kontroli str. 509-514, 545-551)

Przyjęte w *PT* na lata 2014-2020 działania, zmierzające do zwiększenia liczby korzystających z podróży koleją mieszkańców wś zakładały:

- stabilizację oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany oraz stosowania odpowiednich zachęt taryfowych;
- organizację i budowę - w ramach narzędzia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych - zintegrowanych węzłów przesiadkowych⁵⁶;
- utrzymanie oferty przewozowej na poziomie co najmniej wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na 2014 rok (obejmującą 24 linie), przy czym mogła ona ulec zwiększeniu, o ile nie spowoduje to wzrostu kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego finansowanego z budżetu województwa;
- zaspokojenie potrzeb przewozowych i poprawę jakości obsługi podróżnych poprzez uczestnictwo w realizacji projektu „Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie”. Projekt ten zakładał wykonywanie kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich, realizowanych między województwami oraz przewozów wojewódzkich w pięciu relacjach⁵⁷, przy czym tabor zakupiony przez województwo śląskie miał być wykorzystywany do realizacji połączeń relacji Katowice - Kielce oraz Kraków – Katowice - Rybnik. Ponadto w ramach projektów RPO zaplanowano projekt „Dostawa 10 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich”;
- zaplanowanie głównych węzłów przesiadkowych na terenie województwa na styku kolejowego i drogowego systemu transportowego w 14 miejscowościach⁵⁸, a w 12 miejscowościach⁵⁹ stacji (przystanków) pełniących funkcję miejsc przesiadkowych.

(dowód: akta kontroli str. 545-551)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność *Urzędu* w badanym obszarze.

2. Organizowanie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych

Opis stanu faktycznego

2.1. Zgodnie z obowiązującymi w okresie objętym kontrolą Regulaminami organizacyjnymi *Urzędu*, w ramach *WKT*, funkcjonował m.in. Referat organizacji transportu publicznego⁶⁰, do którego obowiązków należała m.in. realizacja zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym zadań w zakresie organizacji publicznego transportu kolejowego określonych w art. 15 ust. 1 *uptz*.

(dowód: akta kontroli str. 1925-1942)

⁵⁶ Realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020.

⁵⁷ Linie: Tamów – Kraków – Katowice - Rybnik; Kraków – Tamów - Rzeszów; Kraków – Kielce - Skarżysko – Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski; Częstochowa – Kielce-Skarżysko - Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski oraz Katowice – Sędziszów - Kielce - Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski.

⁵⁸ Katowice, Gliwice, Bytom, Zabrze, Sosnowiec, Mikołów, Częstochowa, Tarnowskie Góry, Czechowice-Dziedzice, Tychy, Rybnik, Bielsko-Biała, Wodzisław Śląski i Rybnik

⁵⁹ Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Jaworzno, Koniecpol, Lubliniec, Myszków, Pszczyna, Rybnik, Sosnowiec, Wisła, Zawiercie, Żywiec

⁶⁰ Zwany dalej „RKT-OT”

Na koniec lat 2014 i 2015 oraz na 30 września 2016 r. w *WKT* zatrudnionych było odpowiednio 37, 40 i 41 osób, a w *RKT-OT* odpowiednio 10, 11 i 11 osób.

(dowód: akta kontroli str. 1872-1924)

W okresie objętym kontrolą w *Urzędzie* nie funkcjonowały odrębne procedury dotyczące zasad postępowania podczas wykonywania zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 15)

2.2. W latach 2015-2016 *Urząd* zawarł dwie umowy⁶¹, których celem było przeprowadzenie badań polegających na zliczaniu podróży wsiadających i wysiadających do/z pociągów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych województwa, na których - zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy - pociąg rozpoczyna bieg, zatrzymuje się oraz kończy bieg. Zakres umowy nr 942/KT/2016 z dnia 20 kwietnia 2016 r. obejmował przeprowadzenie pomiarów w pełnych dobowych relacjach pociągów, a w pociągach wykraczających poza granicę województwa, pomiary zostały przeprowadzone od/do stacji: Wieluń Dąbrowa, Olkusz, Radomsko, Włoszczowa, Andrychów, Trzebinia, Oświęcim, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie, Kluczbork, Chałupki. Termin wykonania badań w 2016 r., określono na 25 listopada 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 451-471)

Z badań przeprowadzonych w okresie od kwietnia do czerwca 2015 r. sporządzone zostało przez wykonawcę opracowanie pn. „*Wyniki badań i analiz poziomu napelnienia pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie*”, które zawierało:

- karty badań przeprowadzonych w 61 relacjach pociągów *KŚI* kursujących na liniach: S1, S31+S58, S5, S6, S7+S71, S78, S8 oraz w 28 relacjach *PR*;
- zestawienie wyników badań według relacji pociągów firm *KŚI* i *PR*;
- charakterystyki dobowych wskaźników przewozów pasażerskich, z podaniem:
 - daty badania;
 - charakterystyki relacji, w tym długości linii i liczby kursujących pociągów;
 - łącznej liczby pasażerów (wsiadających i wysiadających na wszystkich stacjach);
 - liczby wykonanych pociągokilometrów;
 - średniego czasu przejazdu (min.);
 - średniej prędkości komunikacyjnej (km/h);
 - średniej liczby pasażerów na 1 km trasy;
 - danych obrazujących średnią, maksymalną i minimalną: liczbę pasażerów wsiadających do pociągu na stacji, wysiadających z pociągu na stacji, napelnienia pociągu na odcinku między stacjami wewnątrz województwa
 - wykorzystanie miejsc w pociągu (%);
- raport podsumowujący, dla każdego elektrycznego zespołu trakcyjnego zawierający dane dotyczące okresu, w którym przeprowadzono badanie wraz z podaniem:
 - numeru pociągu;
 - typu taboru;
 - nazwy stacji (przystanków);
 - liczby osób, które wsiadły, wysiadły i pozostały w pociągu;

⁶¹ Umowa nr 983/KT/2015 z 16 kwietnia 2015 zawarta z firmą Creative Tower Paweł Galecki oraz umowa nr 942/KT/2016 z 20 kwietnia 2016 r. zawarta z firmą RESEARCH PARK Sp. z o.o.

- maksymalnej liczby pasażerów (w jednym kursie, wsiadających i wysiadających na jednej stacji);
- maksymalnego napełnienia pociągu;
- łącznej liczby pasażerów w badanych kursach;
- liczbę przebadanych kursów pojazdów danego typu (np. EN63A-001);
- średniej liczby pasażerów w przebadanych kursach;
- terminarz badań pociągów;
- zbiorcze zestawienie badań potoków pasażerskich, zawierające:
 - numer pociągu;
 - termin kursowania⁶²;
 - serię i numer i typ składu;
 - relację (stacja początkowa - godz. odjazdu, stacja końcowa - godz. przyjazdu);
 - liczbę badań;
 - datę badań;
 - maksymalną liczbę pasażerów w pociągu;
 - średniodobową liczbę dostępnych miejsc;
 - średniodobową liczbę pasażerów;
 - stopień wykorzystania miejsc siedzących(%);
- zestawienia pociągów, wg liczby przewożonych w ciągu doby pasażerów (pociągi przewożące średnio ponad 150 pasażerów, pociągi przewożące średnio poniżej 40 pasażerów).

(dowód: akta kontroli str. 1755-1756)

Wyniki przeprowadzonego w 2015 r. badania natężenia podróży, wskazały m.in., że największe natężenie zanotowano w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach:

- Częstochowa - Gliwice, Gliwice - Częstochowa (pociągi kursujące codziennie), średniodobowa liczba pasażerów od 800 do 500;
- Żywiec - Częstochowa (pociągi kursujące w dni robocze), średniodobowa liczba pasażerów ok. 600;
- Katowice - Zwardoń, Zwardoń - Katowice (pociągi kursujące codziennie), średniodobowa liczba pasażerów od 300 do 500;
- Sosnowiec Główny - Tychy Lodowisko, Tychy Lodowisko - Sosnowiec Główny (kursuje codziennie), średniodobowa liczba pasażerów - ponad 300.

Relacje pociągów, na których zanotowano najmniejsze natężenie w dobie to m.in.:

- kursujący codziennie pociąg relacji Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Czechowice-Dziedzice - średniodobowa liczba pasażerów - od 1 (godz. 19) do 3 pasażerów (godz. 13);
- kursujący w dni robocze pociąg relacji Wodzisław Śląski - Radlin - Rybnik, średniodobowa liczba pasażerów od 2 do 23 pasażerów;
- kursujące codziennie w godzinach nocnych pociąg relacji Bobry - Częstochowa, Częstochowa - Bobry - średniodobowa liczba pasażerów od 3 do 9 pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 1757-1848)

Dyrektor WKT wyjaśniła, że w trakcie realizacji ww. umowy przeprowadzono kontrolę doraźną, polegającą na wykonaniu czynności kontrolnych w związku z prowadzonymi pomiarami potoków podróży. Dodała, że wszystkie karty badań

⁶² Np. codziennie, w dni robocze, codziennie oprócz niedziel i świąt, w piątki, codziennie oprócz niedziel, poniedziałek-czwartek, sobota

musiały zostać potwierdzone przez pracownika przewoźnika pod rygorem nieważności danego badania. Przedłożone przez wykonawcę opracowanie zostało zweryfikowane pod kątem: liczby faktycznie przebadanych pociągów w stosunku do liczby oczekiwanej przez zamawiającego, poprawności sporządzanych przez wykonawcę kart badań, zgodności danych zawartych w kartach badań i przełożenia tych danych na poszczególne załączniki ww. opracowania.

Ponadto wyjaśniła, że zamieszczone w ww. opracowaniu wyniki i informacje były wykorzystane podczas konstrukcji rozkładu jazdy pociągów 2016/2017. Dodała też, że z uwagi na duże obciążenie odcinka Gliwice - Zawiercie - Częstochowa, Katowice - Żywiec – Zwardoń, w rozkładzie jazdy 2016/2017 zaplanowano między innymi zwiększenie liczby kursujących pociągów na odcinku Zawiercie - Częstochowa (1 para) oraz Żywiec - Zwardoń (1 para). Dodała, że wyniki i informacje z pomiarów wykorzystywane są również podczas weryfikacji skarg i wniosków wpływających od pasażerów do *Urzędu*.

(dowód: akta kontroli str. 1854-1859)

W latach 2014-2016 (III kw.) do *Urzędu* wpłynęło łącznie 176 skarg i wniosków, z czego 62 w 2014 r., 67 w 2015 r. i 47 w III kw. 2016 r., które dotyczyły zagadnień związanych z zaspokajaniem potrzeb przewozowych mieszkańców w publicznym transporcie zbiorowym.

(dowód: akta kontroli str. 10,15)

Szczegółową analizą objęto 30 skarg i wniosków⁶³, które wpłynęły do *Urzędu* w latach 2014-2016 (do 30 września). I tak:

- 14 z nich (46,7 %) dotyczyło przywrócenia, uruchomienia nowych lub zwiększenia liczby połączeń kolejowych;
- 10 (33,4 %) dotyczyło wprowadzenia korekt (zmian) lub pozostawienia bez zmian godzin odjazdów i przyjazdów pociągów w obowiązującym lub przyszłym rozkładzie jazdy bądź lepszego skomunikowania z innymi pociągami;
- 4 (13,3%) było skargami związanymi m.in.: z opóźnieniem pociągów, brakiem możliwości zakupu w automatach biletu na przewóz roweru, niehonorowanie wspólnego z *PR* biletu na przewóz roweru czy też źle zorganizowanej przez *KŚI* komunikacji zastępczej;
- 2 wnioski (6,7 %) dotyczyły rozważenia możliwości przedłużenia tras pociągów lub istniejącej linii kolejowej⁶⁴.

Analiza tych skarg i wniosków wykazała też, że zawarte w nich uwagi, wnioski i sugestie mieszkańców:

- w 13 przypadkach zostały przez *Urząd* rozpatrzone pozytywnie, poprzez wprowadzenie m.in. korekty godzin odjazdów i przyjazdów pociągów, uruchomienie nowych połączeń lub wprowadzenia do rozkładów jazdy dodatkowych połączeń;
- 17 przypadkach skargi i wnioski zostały przez *Urząd* rozpatrzone negatywnie, przy czym w 8 przypadkach zgłaszane w nich uwagi były niemożliwe do zrealizowania ze względów organizacyjnych⁶⁵;

⁶³ Po 10 z lat 2014 i 2015 oraz z 3 kwartałów 2016 r.

⁶⁴ Rewitalizowanej linii Wodzisław - Chałupki do Bohumina - wspólnie z Slezko-Moravským Krajem oraz wydłużenie trasy pociągów Kolei Śląskich kończących bieg na stacji Gliwice do stacji Pyskowice.

⁶⁵ Z uwagi na brak możliwości skomunikowania z innymi pociągami, remontami prowadzonymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej czy w związku z koniecznością poniesienia przez województwo zbyt wysokich nakładów finansowych.

- w 5 przypadkach, realizacja wnioskowanych spraw nie była uzależniona od decyzji *Urzędu* (jednostronnie podjęta przez Zarząd Województwa Małopolskiego decyzja o likwidacji połączeń⁶⁶).

(dowód: akta kontroli str. 2153-2159)

2.3. W okresie objętym kontrolą *Urząd* nie aktualizował *PT*.

(dowód: akta kontroli str.10, 20)

Opis stanu faktycznego

2.4.1. W okresie objętym kontrolą *Marszałek* zawarł z dwoma przewoźnikami kolejowymi pięć umów dotyczących kolejowego transportu zbiorowego, które obowiązywały w ww. okresie, tj.:

- dwie umowy zawarte z *KŚI*, które obowiązywały w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. oraz umowa wieloletnia obowiązująca od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r. *KŚI* były podstawowym operatorem wykonującym przewozy wewnątrz *województwa*, które tylko na liniach S52⁶⁷ i S31⁶⁸ realizowały przewozy na terenie innego *województwa*, tj. *województwa małopolskiego*.

(dowód: akta kontroli str. 16-17, 768-1088)

- trzy umowy zawarte ze spółką *PR*, obowiązywały w okresach: od 15 grudnia 2012 r. do 13 grudnia 2014 r., od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. oraz od 13 grudnia 2015 r. do 10 grudnia 2016 r. Spółka *PR* na podstawie ww. umów obsługiwała połączenia na 12 liniach łączących *województwo* z sąsiednimi regionami.

(dowód: akta kontroli str. 16-17, 672-767)

2.4.2. Jak opisano powyżej, zidentyfikowane potrzeby przewozowe dotyczyły m.in. zapewnienia mieszkańcom gwarancji przewozu w godzinach szczytu, a w szczególności na trasach o największym obłożeniu oraz poprawy stanu technicznego pociągów.

W zawartych ze spółką *KŚI* umowach *Marszałek* zobowiązał tego przewoźnika do dostosowania wykonywanych przewozów do szacowanej liczby podróży, z uwzględnieniem największego natężenia ruchu pasażerskiego⁶⁹. Dodatkowo zobowiązano tą spółkę do zapewnienia podróżnym warunków bezpieczeństwa oraz higieny odpowiadających wymaganiom transportu kolejowego oraz standardu przewozu odpowiedniego dla tego transportu. Zobligowano ją również do zachowania punktualności wykonywania przewozu na poziomie nie mniejszym niż 92%, w stosunku do rozkładu jazdy w ujęciu miesięcznym⁷⁰.

(dowód: akta kontroli str. 797-798,1049)

Podobne uwarunkowania zostały zawarte w umowach ze spółką *PR*, z tym że wartość wskaźnika punktualności wykonywania przewozu była mniejsza, gdyż od 14 grudnia 2014 r. wynosiła 91%, a wcześniej 90%.

(dowód: akta kontroli str. 675, 679, 706, 709)

2.4.3. Na 24 planowane linie komunikacyjne w *PT*, w umowach o świadczenie usług przewozowych nie ujęto dwóch linii. Dotyczyło to:

- linii Żywiec – granica wś - (Sucha Beskidzka), której długość ogółem wynosiła 35,15 km, z czego na terenie *województwa* 17,74 km. W *PT* nie określano ilości planowanych na tym odcinku kursów, a w rozkładzie jazdy 2015/2016 planowano

⁶⁶ Decyzja Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 25 czerwca 2015 r. w sprawie oferty przewozowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 dot. ograniczenia dofinansowania oferty przewozowej na linii: Katowice - Sędziszów (Kielce) oraz całkowitej likwidacji połączeń na odcinkach Bielsko-Biała - Wadowice (Kraków) i Oświęcim - Czechowice -Dziedzice oraz wycofania się z finansowania odcinka Żywiec - Sucha Beskidzka.

⁶⁷ Relacji Bielsko – Biała – Andrychów – Wadowice.

⁶⁸ Relacji Katowice – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice.

⁶⁹ § 2 pkt 10 umowy z dnia 31 grudnia 2013 r. i w § 2 pkt 11 umowy z dnia 15 grudnia 2015 r.

⁷⁰ W § 2 pkt 11 ust. 2 umowy z dnia 31 grudnia 2013 r. i w § 2 pkt 13 ust. 2 umowy z dnia 15 grudnia 2015 r. Za opóźnienie pociągu uznano przekroczenie rozkładowego czasu przejazdu powyżej 10 min.

na tej linii uruchomić 1 parę połączeń (w piątki oraz niedziele). Dyrektor WKT wyjaśniła, że Zarząd Województwa Małopolskiego, pomimo wcześniejszych uzgodnień w tym zakresie, wycofał się z dofinansowania odcinka leżącego po stronie województwa małopolskiego, tym samym połączenie nie zostało ujęte w umowie o świadczenie usług,

- linii Czechowice-Dziedzice – granica wś - Oświęcim – granica wś - Nowy Bieruń – Imielin – Mysłowice – Katowice⁷¹, której długość ogółem wynosiła 54,38 km, z czego na terenie wś 38,04 km. W *PT* nie określano liczby kursów do uruchomienia, a wraz z wejściem w życie w rozkładu jazdy 2015/2016, tj. od 13 grudnia 2015 r., zaprzestano realizacji połączeń na odcinku Czechowice-Dziedzice – granica wś – Oświęcim, w związku podjętą przez Zarząd Województwa Małopolskiego decyzją o wycofaniu się z jego dofinansowania.

(dowód: akta kontroli str. 548-549, 17)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Pomimo nie uchwalenia *PT* przez *Sejmik, Marszałek* w dniu 28 listopada 2014 r. zawarł ze spółką *PR* umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obowiązywała w okresie od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. Tym samym naruszone zostały postanowienia art. 84 ust. 2 *uptz*, zgodnie z którym do czasu uchwalenia pierwszego planu transportowego, jednak nie dłużej niż w ciągu 3 lat od wejścia w życie ustawy⁷², właściwa jednostka samorządu terytorialnego może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na okres nie dłuższy niż 3 lata.

(dowód: akta kontroli str. 704)

Wskazując na powyższą nieprawidłowość, Najwyższa Izba Kontroli bierze pod uwagę fakt, że do opóźnień w zakresie przyjęcia przez *Sejmik planu transportowego* doszło z winy wykonawcy *pPT* oraz że konsekwencją niezawarcia ww. umowy mogłyby być znaczące utrudnienia komunikacyjne na terenie *województwa*.

2. W zawartych przez *Marszałka z PR* umowach o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze *województwa* w okresach od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. oraz od 13 grudnia 2015 r. do 10 grudnia 2016 r., w § 2 ust. 1 pkt j ujęto linię komunikacyjną Katowice – Zawiercie – granica wś – (Włoszczowa - Kielce), która nie była wymieniona w rozdziale 10 *PT*, który przyjęty został uchwałą nr VI/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r., co było niezgodne z art. 28 lit. p ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁷³, który stanowi, że umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez organizatorów publicznego transportu kolejowego wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych oraz z art. 24 ust. 2, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 5 *uptz*.

(dowód: akta kontroli str. 548-549, 674, 705)

Zastępca Dyrektora WKT wyjaśniła, że: „*Linia komunikacyjna Katowice – Zawiercie – granica województwa, ujęta w umowach z Przewozami Regionalnymi (...) wpisuje się w znacznej części w linię komunikacyjną ujętą w Planie Transportowym Województwa Śląskiego pod pozycją 17⁷⁴ w Tabeli 16 (...) oraz w linię ujętą pod pozycją 17⁵. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w rozdziale 10 Planu*

⁷¹ Dotyczy odcinka Czechowice Dziedzice – granica wś – Oświęcim.

⁷² Tj. w okresie 3 lat licząc od 1 marca 2011 r.

⁷³ Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 ze zm., zwanej dalej „*uotk*”.

⁷⁴ Katowice – Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Wschodnia - gr. Województwa (Sędziszów).

⁷⁵ Częstochowa – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Zabrze – Gliwice.

Transportowego wskazano również relację Katowice – Kielce, na której zaplanowano przewozy taborem zakupionym w ramach POliŚ (...)”.

Ponadto wskazała, że „zapisy Planu Transportowego dopuszczają możliwość modyfikowania planowanej sieci połączeń komunikacyjnych”, oraz że: „planowane jest dokonanie aktualizacji Planu Transportowego m.in. w zakresie linii komunikacyjnych.”

dowód: akta kontroli str. 1750, 1753)

W ocenie NIK, wprowadzenie rozszerzenie oferty przewozowej było działaniem korzystnym z punktu widzenia poprawy dostępności komunikacyjnej, jednak powinno być ono dokonane z uwzględnieniem postanowień art. 11 ust. 2 *uptz*, tj. po stosownej aktualizacji *PT*, a wobec jej braku, było ono niezgodne z postanowieniami ww. przepisów.

Opis stanu faktycznego

2.5. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 3 lit. d i e *uptz*, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na zapewnieniu funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego oraz systemu informacji dla pasażera.

2.5.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego, w części dotyczącej funkcjonowania zintegrowanego systemu biletowego została powierzona przewoźnikom. W umowach zostali oni zobowiązani do zawarcia porozumień z operatorami świadczącymi przewozy na terenie województwa śląskiego oraz województw ościennych, celem ustalenia zasad wzajemnej sprzedaży oraz honorowania biletów.

(dowód: akta kontroli str. 678, 708, 798, 1050)

Od 3 grudnia 2012 r. obowiązywało porozumienie zawarte pomiędzy *Województwem Śląskim* a Miastem Tychy, którego celem było określenie zasad współpracy w zakresie realizacji zadań publicznych, dotyczących integracji systemu transportowego, obejmującego połączenia kolejowe organizowane przez *Województwo* oraz przewozy autobusowe, trolejbusowe i usługi Park & Ride, których organizatorem było Miasto Tychy. Podobnego porozumienia w okresie objętym kontrolą nie zawarto z *KZK GOP*, świadczącym na terenie województwa śląskiego usługi publicznego transportu drogowego.

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że: *„Spółka Koleje Śląskie jako Przewoźnik działający na zlecenie Województwa Śląskiego jako Organizatora, wprowadziła do swojej oferty Bilet Śląski. Jest to bilet miesięczny, który uprawnia do przejazdów pociągami Kolei Śląskich na wskazanym przez pasażera odcinku i do przejazdów tramwajami i autobusami KZK GOP na terenie jednego wskazanego miasta (gminy) albo całej sieci. Ponadto Spółka Koleje Śląskie podpisała z KZK GOP porozumienie będące dwustronną deklaracją chęci współpracy, której celem jest przystąpienie śląskiego przewoźnika kolejowego do projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych. Powyższe inicjatywy zapewniające odpowiednie warunki funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego podejmowane są głównie przez Spółkę Koleje Śląskie, w związku z czym Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego bezpośrednio nie podejmował działań dążących do zawarcia porozumienia z KZK GOP”*.

(dowód: akta kontroli str. 1089-1095, 1750, 1754)

2.5.2. Funkcjonowanie systemu informacji dla pasażerów, *Marszałek* powierzył przewoźnikom, co zostało uregulowane w umowach o świadczenie usług przewozowych. Zobowiązani oni zostali m.in. do umieszczenia na swojej stronie internetowej i na wszystkich obsługiwanych przystankach i dworcach rozkładu jazdy, regulaminu przewozów osób oraz cennika opłat lub taryfy przewozowej. W umowach nie wskazano obowiązku zorganizowania na dworcach kolejowych

punktów informacji dla pasażerów. Ww. informacje nie były zamieszczone na stronie internetowej *Urzędu*.

(dowód: akta kontroli str. 17-18, 677-678, 768, 737, 798, 1050)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Mimo przyjęcia w *PT* założeń do utworzenia na terenie województwa śląskiego zintegrowanego, spójnego i przyjaznego dla użytkowników systemu informacji pasażerskiej, który obejmować miał wszystkie dostępne środki przekazu, do dnia zakończenia kontroli, zadanie to nie zostało zrealizowane. W efekcie, *Marszałek* nie realizował zadania określonego w art. 43 ust. 1 pkt 8 *uptz*, a realizacja zadań polegających na prawidłowym informowaniu pasażerów była nadal rozproszona, gdyż powierzono ją każdemu z przewoźników odrębnie.

Opis stanu
faktycznego

2.5.3. Wybór przewoźnika - spółki *KŚI* - świadczącego usługi w zakresie publicznego transportu kolejowego wewnątrz *województwa* został dokonany w trybie określonym w art. 22 ust. 1 pkt 2 *uptz*, tj. poprzez zawarcie bezpośredniej umowy z podmiotem wewnętrznym, powołanym do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

KŚI to spółka założona 8 kwietnia 2010 roku, której jedynym wspólnikiem⁷⁶ jest Województwo Śląskie, a powołana została w celu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu publicznego. Przedmiotem jej działalności są przede wszystkim kolejowe regionalne przewozy osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem.

(dowód: akta kontroli str. 16-17, 795, 1047)

Wybór przewoźnika *PR* świadczącego usługi na podstawie umowy zawartej na okres od 15 grudnia 2012 r. do 14 grudnia 2013 r. i przedłużonej aneksem nr 2 do dnia 13 grudnia 2014 r., został dokonany w oparciu o art. 5 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70⁷⁷ oraz art. 22 ust. 8, w związku z ust. 1 pkt. 4 *uptz*, tj. w związku z wystąpieniem zakłóceń w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co było związane z nadzwyczajną sytuacją spowodowaną dużą liczbą odwoływanych przez *KŚI* pociągów oraz trudnościami taborowymi tego przewoźnika.

(dowód: akta kontroli str. 16-17, 735, 751)

W przypadku umów obowiązujących w okresie od 14 grudnia 2014 r. do 10 grudnia 2016 r. (dwie umowy) wybór przewoźnika został dokonany w trybie określonym w art. 22 ust. 1 pkt 3 *uptz*, tj. poprzez zawarcie bezpośredniej umowy z podmiotem świadczącym usługi w zakresie transportu kolejowego. Ww. umowy były zawierane na okres jednego roku, tym samym spełniony był warunek określony w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 mówiący o tym, że umowy nie mogą być zawierane na okres dłuższy niż 10 lat.

(dowód: akta kontroli str. 16-17, 673, 704)

2.5.4. W umowach zawartych z przewoźnikami znajdowały się elementy wymagane przepisami art. 25 ust. 3 pkt.5 *uptz*, tj.:

- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych;

⁷⁶ 207.210 udziałów o łącznej wartości 103.605.000,00 zł.

⁷⁷ Dz.U.UE.L.2007.315.1, zwanym dalej „Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”.

- wymóg dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W umowach zawartych z *KŚI* postanowienia te znajdowały się w załączniku nr 6⁷⁸ i 7⁷⁹ – Załącznik jakościowy do porozumienia wykonawczego na kolejny rok obowiązywania umowy, w części dotyczącej rozwiązań technicznych w celu zapewnienia wysokich standardów obsługi pasażerów i troski o środowisko.

(dowód: akta kontroli str. 819-820, 1066-1067)

W umowach zawartych z *PR*, zagadnienie to zostało określone w załączniku nr 6 do umowy – Załącznik jakościowy, w części dotyczącej parametrów techniczno-użytkowych pojazdów kolejowych.

Uwagi do
kontrolowanej
działalności

NIK zwraca uwagę, że w odróżnieniu do zapisów zawartych w umowach z *KŚI*, wymagania w tym zakresie w stosunku do *PR* zostały sformułowane w sposób ogólny, utrudniający egzekwowanie od przewoźnika wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych. W załączniku nr 6 zapisano bowiem m.in., że: „Przewoźnik będzie podejmował aktywne działania na rzecz (...) rozszerzenia w kolejnych latach ilości obsługiwanych obiegów nowym i zmodernizowanym taborom dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.” NIK zwraca w tym miejscu uwagę, że osoby te stanowią znaczny odsetek społeczeństwa, a w *PT* zagadnienie to zostało uwzględnione jako jeden ze standardów wynikających z potrzeb przewozowych społeczeństwa, tj. m.in. dostosowania pojazdu do przewozu przynajmniej jednego wózka inwalidzkiego. W ocenie NIK, zagadnienia te stanowią jedno z ważniejszych wskaźników z zakresu zapewnienia odpowiedniego komfortu podróży oraz determinujących popyt na usługi pasażerskiego transportu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 697-698, 726, 762)

W złożonych wyjaśnieniach Zastępca Dyrektora *WKT*, nie wskazała przyczyn nie wprowadzenia w umowach z *PR* szczegółowych zapisów w ww. zakresie, a stwierdziła jedynie, że wynikało to z odrębnego uzgadniania treści umów z poszczególnymi przewoźnikami.

(dowód: akta kontroli str. 1750-1751, 1753)

Opis stanu
faktycznego

2.5.5. W umowach zawartych z *KŚI* i *PR* zawarte zostały zobowiązania finansowe województwa, w tym określono sposób obliczania rekompensaty, tj. środków pieniężnych lub innych korzyści materialnych przyznanych operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem przez niego usług w tym zakresie.

W przypadku umów zawartych z *PR*, wysokość rekompensaty określono jako iloczyn zamówionej przez *Województwo* pracy eksploatacyjnej oraz stawki dopłaty do jednego pociągokilometra (*pockm*) obowiązującej w okresie realizacji umowy. Rekompensata uwzględniała tzw. „rozsądny zysk” przewoźnika, który zgodnie z pkt. 6 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, należy rozumieć jako stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora, i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego, ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.

I tak:

- w umowie obowiązującej w okresie od 15 grudnia 2012 r. do 13 grudnia 2014 r. ustalono, że planowana wysokość rekompensaty z tytułu realizacji przewozów w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 i 2013/2014 wyniesie 63.106.841,22 zł. Wysokość stawki dopłaty określono na poziomie: 23,95 zł/*pockm*, w tym 1,36 zł

⁷⁸ Umowa zawarta w dniu 15 grudnia 2015 r.

⁷⁹ Umowa zawarta w dniu 31 grudnia 2013 r.

z tytułu *rozsądnego zysku*; aneksem nr 1 z dnia 19 kwietnia 2013 r. w relacji Katowice – Sędziszów stawkę określono w wysokości 21,99 zł/pockm, w tym „*rozsądny zysk*” - 1,25 zł; aneksem nr 2 z dnia 12 grudnia 2013 r. ustalono, że od lutego 2014 r. stawka ta wynosić będzie 22,15 zł/pockm, w tym *rozsądny zysk* – 1,25 zł;

(dowód: akta kontroli str. 736, 747-748, 751-753)

- w umowie obowiązującej od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. planowana wysokość rekompensaty została określona na 34.262.500 zł. Wysokość stawki określono na 20,50 zł/pockm, w tym 1,25 zł z tytułu *rozsądnego zysku*. Dla połączeń realizowanych przez pojazdy zakupione w ramach POliŚ zadanie pn.: „*Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie*”⁸⁰ wysokość stawki określono na 18,50 zł/pockm, w tym *rozsądny zysk* - 0,61 zł.

(dowód: akta kontroli str. 707)

- w umowie obowiązującej od 13 grudnia 2015 r. planowana wysokość rekompensaty wynosiła 34.992.800 zł. Wysokość stawki określono na poziomie 20,50 zł/pockm, a dla połączeń realizowanych przez pojazdy zakupione w ramach POliŚ, wysokość stawki określono na poziomie 18,50 zł/pockm. Wysokość *rozsądnego zysku* została ustalona na poziomie 6,78% wysokości środków przekazanych tytułem rekompensaty na podstawie niniejszej umowy.

(dowód: akta kontroli str. 676)

W umowach z KŚI, wysokość rekompensaty ustalona została jako iloczyn zamówionej przez Województwo pracy eksploatacyjnej oraz stawki dopłaty do pockm obowiązującej w okresie realizacji umowy. Rekompensata uwzględniała *rozsądny zysk* przewoźnika.

I tak:

- w umowie obowiązującej w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. planowana wysokość rekompensaty za 2014 r. wynosiła 150.000.000 zł, a za 2015 r. została określona w wysokości 140.600.000 zł. Wysokość stawki dopłaty określono na poziomie 23,71 zł/pockm, w tym uwzględniono *rozsądny zysk*, którego wysokość nie została określona.

(dowód: akta kontroli str. 859, 1054)

Aneksem nr 3 do umowy z dnia 30 października 2014 r. ustalono, że stawka dopłaty w 2014 r. wynosić będzie 23,71 zł/pockm, a w 2015 r. – 22,90 zł/pockm. Z kolei w przypadku taboru pozyskanego w ramach POliŚ w 2014 r. stawka miała wynosić 22,04 zł/pockm, a w 2015 r. – 21,23 zł/pockm.

(dowód: akta kontroli str. 943-944,)

Aneksem nr 4 do umowy z dnia 10 marca 2015 r. wysokość stawek od lutego 2015 r. określono w wysokości 22,80 zł/pockm.

(dowód: akta kontroli str. 912)

Aneksem nr 6 do umowy z dnia 1 października 2015 r. wysokość stawek dopłat w okresie od października 2015 r. określono w wysokości 23,74 zł/pockm.

(dowód: akta kontroli str. 859)

- w umowie obowiązującej od 1 stycznia 2016 r. planowana łączna kwota rekompensaty za 2016 r. została ustalona na poziomie 140.000.000 zł. Wysokość stawki określana była w porozumieniu wykonawczym nr 1 na 2016 r, stanowiącym załącznik do umowy. Ustalono ją na poziomie 21,72 zł/pockm.

⁸⁰ Zwanego dalej „POliŚ”.

Stawka ta uwzględniała rozsądny zysk w wysokości 6,87% łącznej wartości rekompensaty. Ponadto, w porozumieniu zawarto klauzulę, że w przypadku dzierżawy przez przewoźnika taboru pozyskanego w ramach *POliŚ* wysokość stawki wynosić będzie 20,05 zł/pockm.

(dowód: akta kontroli str. 800, 815)

2.5.6. W umowach zawartych z przewoźnikami ujęte zostały również zagadnienia związane z ustalaniem wysokości opłat za przewóz osób. W przypadku *PR*, ww. zagadnienie zostało uregulowane w umowach obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.⁸¹, w § 5 pkt 1 lit. i zobowiązano przewoźnika do uzgadniania z *Marszałkiem* wszelkich zmian w taryfie przewozowej.

(dowód: akta kontroli str. 708, 678)

W ww. okresie *PR* dwukrotnie⁸² zwróciły się do *Urzędu* celem zaakceptowania zmian w taryfie przewozowej. Zmiany te dotyczyły:

- wysokości opłat za wydanie w pociągu biletu jednorazowego⁸³;
- wprowadzenia nowej oferty na odcinku Kielce – Częstochowa – Kielce;
- wycofania ze sprzedaży REGIOkarty SENIOR i wprowadzenie w jej miejsce ofert REGIOSenior.

Zarząd Województwa Śląskiego zaakceptował proponowane przez Spółkę zmiany.

(dowód: akta kontroli str. 1181-1192)

W umowach zawartych z *KŚI*, przewoźnik zobowiązany został do przedstawiania Zarządowi *Województwa* przy zawarciu umowy projektu taryfy i cennika opłat oraz przedstawienia projektu ich zmian przed planowanym ich wprowadzeniem, celem akceptacji przez Zarząd *Województwa*.

(dowód: akta kontroli str. 798, 1050)

W okresie objętym kontrolą czterokrotnie⁸⁴ dokonano zmian w taryfie przewozowej spółki *KŚI*, które każdorazowo były akceptowane przez Zarząd *Województwa* Śląskiego⁸⁵. Przy czym zmiany te wynikały m.in. ze zmiany wysokości ulg określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁸⁶.

(dowód: akta kontroli str. 1096-1097, 1131, 1132-1133, 1145, 1147-1148, 1174, 1175-1176, 1180)

2.5.7. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 11 *uptz*, organizowanie transportu zbiorowego polega m.in. na ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a regulacje w tym zakresie, zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt. 14 *uptz*, powinny zostać określone w umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Organizację funkcjonowania systemu dystrybucji biletów *Marszałek* powierzył przewoźnikom, co zostało uregulowane w umowach o świadczenie usług przewozowych.

W przypadku *PR* zagadnienie to zostało uregulowane w umowach obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.⁸⁷, gdzie w § 5 ust. 1 zobowiązano przewoźnika do zorganizowania sprzedaży biletów na wykonywane przez siebie przewozy poprzez następujące kanały dystrybucji: stacjonarne kasy biletowe, automaty biletowe,

⁸¹ Aneks nr 2 do umowy z dnia 14 grudnia 2012 r.

⁸² Pisma z dnia 8 i 18 sierpnia 2016 r.

⁸³ Wydanie biletu w pociągu (niezależnie od jego rodzaju) podlegało opłacie zryczałtowanej w wysokości 8 zł. Z analiz przeprowadzonych przez *PR* wynikało, że w 28% przypadków opłata za wydanie biletu była wyższa niż cena tego biletu za przejazd. Spółka zaproponowała, aby ww. opłatę pobierać w wysokości równej opłacie za bilet normalny wg taryfy podstawowej za przejazd w danej relacji, lecz nie wyższej niż 8 zł.

⁸⁴ Zmiany obowiązywały od dnia 1 lipca 2014 r., 1 lutego 2015 r., 1 lipca 2015 r. i od 1 lipca 2016 r.

⁸⁵ Uchwały Zarządu *Województwa* Śląskiego: nr 1129/344/IV/2014 r. z dnia 17 czerwca 2014 r., nr 41/11/V/2015 z 22 stycznia 2015 r., nr 1021/43/V/2015 z 16 czerwca 2015 r. i nr 1197/121/V/2016 z dnia 16 czerwca 2016 r.

⁸⁶ Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 ze zm.

⁸⁷ Aneks nr 2 do umowy z dnia 14 grudnia 2012 r.

mobilną sprzedaż w pociągu, telefony komórkowe, Internet lub inne urządzenia mobilne.

(dowód: akta kontroli str. 678, 708)

W umowach zawartych z *KŚI*, przewoźnika zobowiązano do zorganizowania sprzedaży biletów na wykonywane przez siebie przewozy poprzez kilka, ogólnodostępnych kanałów dystrybucji, tj. podobnie jak w przypadku *PR*, poprzez m.in.: stacjonarne kasy biletowe, automaty biletowe, mobilną sprzedaż w pociągu, telefony komórkowe, Internet lub inne urządzenia mobilne.

(dowód: akta kontroli str. 798, 1050)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność *Marszałka* w badanym obszarze.

3. Zarządzanie publicznym kolejowym transportem zbiorowym

Opis stanu faktycznego

3.1. W regulaminach organizacyjnych *Urzędu*, obowiązujących w okresie objętym kontrolą nie określono, któremu referatowi *WKT* przypisano zadania związane z kontrolą realizacji przez przewoźników usług publicznego kolejowego transportu zbiorowego. Natomiast pracownicy *RKT-OT* w zakresie szczegółowych zadań, wynikających z podziału pracy w *WKT* posiadali w zakresie swoich obowiązków zapis dot. kontrolowania podmiotów, którym *Marszałek* udzielił zezwolenia na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób i prowadzenia kontroli realizacji obowiązków wynikających z umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

(dowód: akta kontroli str. 1874-1942)

W okresie objętym kontrolą w *Urzędzie* nie obowiązywały procedury, zarządzenia ani instrukcje dotyczące oceny i kontroli realizacji przez przewoźników usług publicznego kolejowego transportu zbiorowego. Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że zapisy i uregulowania dotyczące kontroli realizacji usług zostały ujęte w umowach zawartych z *KŚI* i *PR* o świadczenie usług publicznych⁸⁸.

(dowód: akta kontroli str. 1964-1968)

W latach 2013-2016 (III kwartał) pracownicy *Urzędu* przeprowadzili łącznie 16 kontroli przewoźników, z czego cztery w 2013 r., sześć w 2014 r., pięć w 2015 r. i 1 w 2016 r. I tak:

- osiem kontroli dotyczyło jakości świadczenia - na podstawie zawartych umów⁸⁹ - usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa. W ich trakcie badano liczbę osób wsiadających i wysiadających, punktualność kursowania pociągów oraz standard warunków podróżowania;
- jedna kontrola dotyczyła pojazdu (36 WEa-009 Impuls), wydzierżawionego *KŚI*;
- dwie kontrole dotyczyły realizacji umowy 4213/KT/2013 z 31 grudnia 2013 r.⁹⁰; o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa. Dotyczyły one rozliczenia finansowego tej umowy za okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2014 r. oraz za okres od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r.;

⁸⁸ W zawartych umowach zamieszczono zapis, że *Kontrola umowy w zakresie realizacji rozkładu jazdy oraz realizowania przez Operatora innych obowiązków umownych (jakości świadczonych usług) będzie polegała na przeprowadzeniu doraźnych wizytacji pociągów i będzie wykonywana przez pracowników organizatora (...), wszelkie nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli zostaną udokumentowane w formie protokołu pokontrolnego, który zostanie przekazany niezwłocznie operatorowi*.

⁸⁹ Nr 124/TZ/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. oraz nr 4213/KT/2013 z dnia 31 grudnia 2013 r.

⁹⁰ Umowa zawarta pomiędzy *KŚI* a Województwem Śląskim

- pięć kontroli zrealizowanych zostało⁹¹ w ramach udziału w uproszczonych badaniach marketingowych, organizowanych przez przewoźników (*KŚI, PR*), a dotyczących badania liczby osób wsiadających i wysiadających, punktualności kursowania pociągów oraz warunków podróżowania.

W trakcie 16 przeprowadzonych przez pracowników WKT kontroli badaniu poddano łącznie 42 pociągi.

(dowód: akta kontroli str. 1271-1293, 1303-1326, 1943-1957)

Dyrektor *WKT* wyjaśniła, że pracownicy *WKT* podczas udziału w przeprowadzanych u przewoźników kolejowych badaniach potoków pasażerskich wykonywali dodatkowo kontrolę doraźną w pojazdach kolejowych, którymi przewoźnicy świadczyli usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze woj. śląskiego. Dodała, że ocenie podlegało m.in. zapewnienie podróżnym warunków bezpieczeństwa oraz jakości świadczonych usług. Pracownicy oceniali m.in. czystość w pociągu, stan techniczny i czystość siedzeń dla podróżnych, czystość toalet, wyposażenie toalet w środki higieniczno-sanitarne, wyposażenie przedziałów w kosze na śmieci. Sprawdzano również oznakowanie pojazdu kolejowego, wyposażenie kierownika pociągu w apteczkę, wyposażenie pociągu w gaśnice, zabezpieczenie hamulców bezpieczeństwa w plomby oraz czy czynne było ogrzewanie pociągu, a także czy była sprawna instalacja wodna w toaletach.

(dowód: akta kontroli str. 1854-1859)

Przeprowadzone w ramach ww. kontroli, kontrole punktualności kursowania pociągów wykazały, że opóźnienia wynoszące od 1 do 31 minut wystąpiły w 10 (23,8%) z 42 pociągów poddanych kontroli. Opóźnienia spowodowane były m.in.: wymianą zepsutego taboru, prowadzonymi pracami remontowymi infrastruktury kolejowej i powstałym w związku z tym ruchem wahadłowym pociągów na remontowanych odcinkach, oczekiwaniem na skomunikowanie z innym pociągiem. W przypadku pozostałych 32 pociągów (76,2%), przeprowadzona kontrola punktualności wykazała, że pociągi kursowały zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Podczas przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie warunków podróżowania. W przypadku jednego z 42 kontrolowanych pojazdów (2,4%) stwierdzono wyłączone podświetlenie sufitu i wiatrolapów, zaklejone logo *województwa* oraz otwartą klapę nad drzwiami. Przedstawiciel *Urzędu* telefonicznie poinformował prezesa spółki *KŚI* o tych nieprawidłowościach.

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła również, że operator telefonicznie poinformował *Urząd* o usunięciu ww. nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 1943-1957, 2174)

W okresie objętym kontrolą *Urząd* nie przeprowadzał badań zadowolenia pasażerów z jakości przewozów świadczonych przez przewoźników kolejowych. Dyrektor *WKT* wyjaśniła, że badania takie przeprowadzają wśród pasażerów dwa razy do roku *KŚI*, a Zastępca Dyrektora *WKT* – odpowiadając na pytanie czy *Urząd* dysponuje ich wynikami - wyjaśniła, że spółka ta nie miała obowiązku przekazywania *Marszałkowi* wyników przeprowadzonych badań ankietowych, dotyczących zadowolenia pasażerów z jakości świadczonych przewozów.

(dowód: akta kontroli str. 1854-1859, 1964-1968)

W latach 2014 – 2016 (III kw.) *Marszałek* nie występował do Dyrektora Oddziału Terenowego *Urzędu* Transportu Kolejowego w Katowicach⁹² o objęcie czynnościami

⁹¹ Pracownicy *Urzędu* mieli wystawione upoważnienia do udziału w prowadzonych przez przewoźników badaniach marketingowych, a z tych czynności sporządzali notatkę służbową, do której każdorazowo dołączany był dokument z liczenia wsiadających i wysiadających podróżnych. W notatkach tych odnoszono się również do kwestii warunków podróżowania.

⁹² Zwany dalej „*UTK*”.

kontrolno- sprawdzającymi środkami transportu wykorzystywanych do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na rzecz województwa, a także nie zwracał się o informacje dotyczące wyników takich kontroli, które przeprowadzono z inicjatywy UTK.

W ww. okresie UTK przeprowadził łącznie 42 kontrole środków transportu należących do spółki KŚ⁹³ oraz 7 wobec spółki PR, na wybranych odcinkach linii kolejowych znajdujących się na terenie województwa⁹⁴.

W ramach tych czynności, UTK zidentyfikował łącznie 243 nieprawidłowości, w tym m.in. dotyczących:

- 65 przypadków braku lub niezgodności w dokumentacji (np. w książkach pokładowych);
- 30 przypadków niezapewnienia pasażerom odpowiedniej informacji (np. brak tablic zewnętrznych lub wewnętrznych);
- 33 nieprawidłowości o charakterze systemowym, związane z funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (np. niezapewnienie rezerwy taborowej).

(dowód: akta kontroli str. 1416-1420)

3.2 Przewoźnicy - stosownie do art. 48 ust. 1 *uptz* - przekazywali Marszałkowi informacje o skargach, reklamacjach i przyznanych odszkodowaniach za lata: 2013, 2014 i 2015. Z informacji tych wynika, że łącznie do przewoźników wpłynęło w tych latach odpowiednio 1.605, 949 i 801 skarg i wniosków, z czego na korzyść podróżnych rozpatrzono, odpowiednio: 816 (50,8%), 357 (37,6) i 345 (43%). Ponadto, podróżni złożyli odpowiednio 1.119, 1.103 i 1.017 reklamacji, a w wyniku uznania części z nich przewoźnicy wypłacili odpowiednio 9.994,65 zł, 11.389,78 zł i 14.446,89 zł.

(dowód: akta kontroli str.651-656)

W ww. informacjach nie wyodrębniono m.in. skarg dotyczących niehonorowania przez przewoźnika uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Z informacji uzyskanej od KŚI wynika, że w okresie objętym kontrolą spółka ta odnotowała odpowiednio 17, 5 i 13 skarg dotyczących niehonorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego, z których uznano odpowiednio 7, 4 i 7 skarg. Złożone skargi dotyczyły m.in.:

- zwrotu pieniędzy za niewykorzystany bilet z powodu uprawnienia do 51% ulgi;
- odmowy sprzedaży biletu z ulgą 93% dla osoby niewidomej;
- nieuznania ulgi 37% dla osoby z zaświadczeniem wystawionym przez Polski Związek Emerytów, Rencistów i Inwalidów.

(dowód: akta kontroli str.1520-1525)

W kwestii kontrolowania przez Urząd prawidłowości rozpatrywania przez przewoźników zgłoszonych do nich skarg i reklamacji, Zastępca Dyrektora WKT wyjaśniła, że przekazywane przez KŚI oraz PR informacje o liczbie skarg i reklamacji za okres objęty kontrolą tj. od 2014 r. do III kw. 2016 r. były przez Urząd analizowane. Zauważono przy tym, że w okresie objętym kontrolą nastąpił spadek liczby skarg kierowanych do przewoźników w związku z realizacją przez nich usług przewozowych na obszarze województwa. W przypadku KŚI spadek ten wyniósł ok. 19 % (898 w 2014 r i 729 w 2015 r.), a w przypadku PR około 30% (72 w 2014 r. i 51 w 2015 r.). W przypadku KŚI zauważalny był również spadek o 9,2% liczby

⁹³ W 2014 r. zrealizowano 23 kontrole, w 2015 - 13, natomiast w 2016 r. (do III kw.) - 6.

⁹⁴ W 2014 r. wykonano 4 kontrole, natomiast w 2016 r. (do III kw.) - 3 działania.

reklamacji (1.084 w 2014 r. i 1.001 w 2015 r.). Natomiast liczba reklamacji zgłoszonych w 2015 r. do PR w stosunku do roku poprzedniego wzrosła o 18% (z 16 w 2014 r. do 19 w 2015 r.). Wzrosła również kwota wypłaconych z tego tytułu należności, z 198,67 zł w 2014 r., do 297,97 zł w 2015 r., przy czym w 2014 r. PR nie uznały pięciu reklamacji, a w 2015 r. już tylko trzech.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w stosunku do liczby przewiezionych pasażerów w ww. latach (ok. 18 mln osób) liczba skarg, wniosków i reklamacji była znikoma.

(dowód: akta kontroli str.1593)

Urząd kontrolował rozpatrywanie przez przewoźników skarg i reklamacji, które otrzymał do wiadomości. Żądał przy tym od przewoźników przesłania kopii odpowiedzi udzielonej zainteresowanemu, jak również wzywał ich do składania wyjaśnień. W przypadkach, gdy nieprawidłowości wynikały z zaniedbań ze strony przewoźnika, Urząd wzywał do ich usunięcia.

(dowód: akta kontroli str.1594)

- 3.3. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym *Urzędu*, Referat Organizacyjny zajmował się m.in. prowadzeniem centralnego rejestru skarg i wniosków, ich wstępną selekcją oraz przekazywaniem zarejestrowanych skarg i wniosków wydziałom właściwym merytorycznie do ich rozpatrzenia i załatwienia w trybie określonym przepisami. W przypadku skarg i wniosków poruszających tematykę publicznego kolejowego transportu zbiorowego właściwym merytorycznie wydziałem był WKT.

(dowód: akta kontroli str. 1516-1517)

W pkt. 2.10 niniejszego wystąpienia pokontrolnego przedstawiono wyniki analizy 30 skarg (po 10 z każdego roku objętego kontrolą) poruszających zagadnienia związane z publicznym transportem kolejowym. Wynika z tego, że były one rozpatrywane m.in. w sposób udokumentowany i na wszystkie udzielono odpowiedzi. W 13 przypadkach Urząd skargi uwzględnił, w 12 przypadkach skargi nie zostały rozpatrzone pozytywnie z przyczyn nie leżących po stronie *Urzędu*⁹⁵, a w pozostałych przypadkach zostały one uznane za niezasadne.

(dowód: akta kontroli str. 2153-2159)

- 3.4. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym *Urzędu* zadaniem RKT-OT była pełna współpraca z odpowiednimi jednostkami w sprawie zapewnienia m.in. funkcjonowania systemu informacji dla pasażera. Jak opisano w pkt. 2.5.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego administrowanie systemem, w części dotyczącej transportu kolejowego, *Marszałek* powierzył przewoźnikom, co zostało uregulowane w umowach o świadczenie usług przewozowych. W zakresie monitoringu funkcjonowania tego systemu, zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora WKT, obowiązek ten, tj. podawanie do publicznej wiadomości rozkładu jazdy pociągów, regulaminu przewozu, cennika opłat czy taryfy przewozowej leżał po stronie przewoźników.

(dowód: akta kontroli str. 1516-1517, 1849-1853)

- 3.5 W opinii *Marszałka*, transport kolejowy na terenie wś odbywał się zgodnie z zasadami określonymi w art. 46 *uptz*. W wyniku przeprowadzonych oględzin⁹⁶ stwierdzono, że przewóz osób odbywał się środkami transportu oznakowanymi

⁹⁵ Skargi dotyczyły finansowania odcinków stykowych, które winien finansować Zarząd Województwa Małopolskiego, remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej, na które *Marszałek* nie miał wpływu. Jak zapisano w pkt. 2.4.3. niniejszego wystąpienia, na 24 planowane linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym nie zostały zawarte umowy na świadczenie usług na dwóch liniach: Żywiec – granica wś (Sucha Beskidzka) oraz Czechowice-Dziedzice – granica wś (Oświęcim) – granica wś - Nowy Bieruń – Imielin – Mysłówice – Katowice na odcinku linii Czechowice-Dziedzice – granica wś (Oświęcim).

⁹⁶ W dniu 9 listopada pojazdów o nr fabrycznym: 27WEb-002 relacji Częstochowa - Żywiec, EN 75-001 relacji Zwardoń - Katowice, EN 57-1326 relacji Tychy Łódzko - Sosnowiec, EN 71-AKŚ relacji Żywiec - Katowice oraz w dniu 10 listopada pojazdów o nr: 27 WEb-003 relacji Gliwice - Częstochowa i EN 76-003 relacji Częstochowa - Gliwice.

w sposób widoczny dla pasażera, w których w widocznych miejscach znajdowały się wyciągi z taryfy przewozowej i wyciąg z regulaminu przewozów osób w publicznym transporcie. Wszystkie poddane oględzinom pojazdy na swym wyposażeniu posiadały gaśnice oraz apteczki pierwszej pomocy. Pojazdy były czyste, a toalety wyposażone były w mydło, papier toaletowy, wodę i suszarki do rąk.

Na dworcach, peronach i przystankach podane były do publicznej wiadomości rozkłady jazdy, cenniki i taryfy przewozowe. W kasach z logo *KŚI* oraz w punkcie obsługi *KŚI* dostępny był regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, z którego mogły skorzystać również osoby niepełnosprawne.

(dowód: akta kontroli str.1595-1599)

Obowiązujący regulamin przewozów osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym przez *KŚI*, stosownie do wymogów art. 47 *uptz* określał m.in. warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy, przewozu osób i bagażu, wskazywał podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji.

(dowód: akta kontroli str.1600-1626)

W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że w czterech przypadkach dotyczących następujących relacji:

- Częstochowa – Żywiec, na trasie przejazdu Katowice⁹⁷ - Pszczyna pociąg planowo odjechał ze stacji Katowice, natomiast do stacji Pszczyna przybył z 3 min. opóźnieniem;
- Zwardoń – Katowice, na trasie przejazdu Pszczyna⁹⁸ - Tychy odjechał z 4 min. opóźnieniem oraz przybył z 1 min. opóźnieniem do stacji Tychy;
- Tychy Lodowisko – Sosnowiec, na trasie przejazdu Tychy⁹⁹ - Katowice Podlesie odjechał z 1 min. opóźnieniem, a do stacji Podlesie przybył planowo;
- Żywiec – Katowice, na trasie przejazdu Katowice Podlesie¹⁰⁰ – Katowice odjechał z 3 min. opóźnieniem oraz przybył z 1 min, opóźnieniem do stacji Katowice.

(dowód: akta kontroli str.1595-1597)

Poddane oględzinom pojazdy posiadały aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz stosownie do warunków technicznych były poddawane przeglądom m.in. P1, P2, P3, P4 i P5¹⁰¹.

(dowód: akta kontroli str.1527-1591)

Z przeprowadzonych w III kw. 2016 r. przez *KŚI* badań punktualności przewozów pasażerskich wynika, że na terenie *województwa* dochodziło do opóźnień w kursowaniu pociągów. I tak przykładowo, w przypadku relacji:

- Żywiec - Katowice¹⁰² w dniu 1 lipca 2016 r. pociąg do stacji końcowej przybył z opóźnieniem 62 min.;
- Gliwice¹⁰³ – Częstochowa w dniach 26 lipca i 16 sierpnia 2016 r. do stacji końcowej przybył z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio 36 i 18 min.;

⁹⁷ W dniu 9 listopada 2016 r. planowy odjazd ze stacji Katowice o godz. 6³² przyjazd do stacji Pszczyna o godz. 7⁰⁹.

⁹⁸ W dniu 9 listopada 2016 r. planowy odjazd ze stacji Pszczyna o godz. 7³² przyjazd do stacji Tychy o godz. 7⁴³.

⁹⁹ W dniu 9 listopada 2016 r. planowy odjazd ze stacji Tychy o godz. 8⁰⁹ przyjazd do stacji Katowice-Podlesie o godz. 8¹⁴.

¹⁰⁰ W dniu 9 listopada 2016 r. planowy odjazd ze stacji Katowice-Podlesie o godz. 8³¹ przyjazd do stacji Katowice o godz. 8⁴⁶.

¹⁰¹ Przeglądy okresowe np. dla zespołu trakcyjnego EN57: P1 - po przebiegu do 1 700 km lub co sześć dni kalendarzowych, P2 – po przebiegu 10 000 km lub co 35 dni, P3 – po przebiegu 200 000km lub najpóźniej po 2,5 roku, P4 – po przebiegu 400 000 km lub najpóźniej po 5-ciu latach, P5 – po przebiegu 3 200 000 km lub najpóźniej po 30-stu latach (ze względu na duże zużycie pojazdu dopuszcza się skrócenie cyklu naprawczego (czasowego- w latach) do 15%.

¹⁰² Planowany odjazd ze stacji początkowej godz. 6⁵⁴, planowany przyjazd do stacji końcowej o godz. 8⁴⁶, wg rozkładu jazdy obowiązującego od 16 października 2016 r.

¹⁰³ Planowany odjazd ze stacji początkowej godz. 12¹⁶, planowany przyjazd do stacji końcowej o godz.14¹⁵, wg rozkładu jazdy obowiązującego od 16 października 2016 r.

– Częstochowa¹⁰⁴ – Gliwice w dniach 14 i 15 lipca 2016 r. do stacji końcowej przybył z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio 54 i 14 min.

(dowód: akta kontroli str.1627-1633)

3.6 Zgodnie z art. 44 ust. 1 *uptz*, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe¹⁰⁵.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły okoliczności uniemożliwiające wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zawartymi umowami.

(dowód: akta kontroli str. 1958, 1962)

3.7 Standardy świadczonych usług w przewozach kolejowych, realizowanych na zlecenie Województwa Śląskiego zostały ujęte w załącznikach jakościowych do umów o świadczenie usług publicznych, szczegółowo opisanych w pkt. 2.5.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

W wyniku przeprowadzonych kontroli realizacji świadczeń usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie woj. śląskiego, opisanych w pkt. 3.1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego, nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie standardu usług świadczonych przez przewoźników kolejowych.

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że w wyniku przeprowadzonych przez pracowników *Urzędu* czynności kontrolnych w zakresie przestrzegania standardu usług przewozowych w komunikacji kolejowej, nie wprowadzono zmian w zakresie standardów obsługi do obowiązujących w danym okresie umów o świadczenie usług przewozowych.

(dowód: akta kontroli str. 833-838, 1065-1070, 1849-1853, 1958-1962, 1943-1957)

Dyrektor *WKT* wyjaśniła również, że oprócz zlecenia firmom zewnętrznym wyłonionym w przetargach, przeprowadzenia badań natężeń potoków pasażerskich i badań prowadzonych przez samych przewoźników kolejowych, *Urząd* nie zlecił przeprowadzenia dodatkowych analiz realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 1849-1853)

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że zgodnie z „*Regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych*”, roczny rozkład jazdy pociągów wprowadzany jest w życie co roku, w drugą niedzielę grudnia. Dodała, że w ramach jego aktualizacji, wprowadzano również zmiany mające na celu poprawę funkcjonowania przewozów. W rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014¹⁰⁶ i 2014/2015¹⁰⁷ wprowadzono po sześć korekt¹⁰⁸, zgodnie z terminarzem zgłaszania zmian w organizacji ruchu pociągów.

¹⁰⁴ Planowany odjazd ze stacji początkowej godz. 11⁴⁴, planowany przyjazd do stacji końcowej o godz. 13⁴⁴, wg rozkładu jazdy obowiązującego od 16 października 2016 r.

¹⁰⁵ Dz. U. z 2015 r., poz. 915 ze zm.

¹⁰⁶ Okres obowiązywania od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r.

¹⁰⁷ Okres obowiązywania od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r.

¹⁰⁸ Korekty wprowadzone w rozkładzie jazdy 2013/2014 w terminach: 15 grudnia 2013 r. - 8 marca 2014 r., 9 marca - 26 kwietnia 2014 r., 27 kwietnia - 14 czerwca 2014 r., 15 czerwca -31 sierpnia 2014 r., 1 września - 11 października 2014 r., 12 października - 13 grudnia 2014 r. Terminy wprowadzenia korekt do rozkładu jazdy pociągów 2014/2015: 14 grudnia 2014 r. - 14 marca 2015 r., 15 marca-25 kwietnia 2015 r., 26 kwietnia-13 czerwca 2015 r., 14 czerwca -31 sierpnia 2015 r., 1 września -17 października 2015 r., 18 października-12 grudnia 2015 r.

W rozkładzie jazdy pociągów obowiązujących w okresie 2015/2016¹⁰⁹ wprowadzono pięć korekt¹¹⁰.

(dowód: akta kontroli str. 1958-1962, 1964-1968, 2062-2093)

W okresie objętym kontrolą dokonano następujących redukcji linii i połączeń kolejowych:

- Częstochowa - Lubliniec, na której wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2013/2014 zlikwidowano wszystkie połączenia. Przyczyną likwidacji połączeń była niska frekwencja związana z prowadzoną modernizacją linii kolejowej nr 61. Po zakończonym remoncie w rozkładzie jazdy 2015/2016 przywrócono połączenia w liczbie sześć par na dobę;
- Katowice - Oświęcim, na której nastąpiło zmniejszenie wraz z rozkładem jazdy 2014/2015 liczby połączeń z dziesięciu do siedmiu par na dobę. Przyczyną ograniczenia był zły stan infrastruktury kolejowej i związany z tym długi czas przejazdu pociągów;
- Oświęcim - Czechowice Dziedzice - wszystkie połączenia zlikwidowano wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2015/2016 nie aktualizując planu transportowego, co zostało opisane w pkt. 2.4.3. niniejszego wystąpienia pokontrolnego;
- Katowice - Sędziszów/Kielce - w rozkładzie jazdy 2015/2016 zredukowano liczbę połączeń z sześciu do trzech par na dobę.

Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że w przypadku aktualizacji *PT* oraz dalszego braku porozumienia z województwem małopolskim w sprawie uruchomienia (wznowienia) połączeń na odcinku Oświęcim – Czechowice Dziedzice, odcinek ten zostanie usunięty z listy planowanej sieci połączeń kolejowych, realizowanych na terenie województwa.

(dowód: akta kontroli str. 1849-1853, 2177-2178)

Dyrektor *WKT* wyjaśniła, że likwidacja połączeń na trasie Czechowice-Dziedzice - Oświęcim oraz redukcja połączeń na trasie Katowice - Sędziszów/Kielce wynikała z jednostronnie podjętej dnia 25 czerwca 2015 r. decyzji Zarządu Województwa Małopolskiego o zaniechaniu dofinansowania pierwszego z nich i ograniczeniu dofinansowania połączeń Katowice - Sędziszów/Kielce na odcinkach leżących po stronie województwa małopolskiego. Ww. połączenia są połączeniami stykowymi, których realizacja wymaga uzgodnień pomiędzy województwami ościennymi. Dodała, że *Urząd* wielokrotnie zwracał się z prośbą do Marszałka Województwa Małopolskiego o zmianę ww. decyzji oraz ponawiał propozycję wznowienia organizacji połączeń w ramach spotkań dotyczących uzgodnień rozkładu jazdy pociągów 2016/2017.

(dowód: akta kontroli str. 1849-1853, 2094-2129)

3.8 Zagadnieniami związanymi z przyjmowaniem i weryfikacją wniosków o rekompensatę oraz kontrolą realizacji umów z przewoźnikami zajmowali się w *Urzędzie* pracownicy *WKT*.

W okresie objętym kontrolą pracownicy tego Wydziału przeprowadzali w siedzibie spółki *KŚI* kontrole związane z rozliczeniem umów o świadczenie usług publicznych, m.in. w zakresie poprawności dokumentowania utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Tego typu kontrole nie były przeprowadzane w siedzibie *PR*, gdyż zgodnie z zawartymi z tą spółką umowami, kontrole w tym zakresie prowadzone były na podstawie dostarczonych do *Urzędu* dokumentów.

¹⁰⁹ Okres obowiązywania od 13 grudnia 2015 r. do 10 grudnia 2016 r.

¹¹⁰ Korekty wprowadzono w terminach: 13 grudnia 2015-12 marca 2016 r., 13 marca 2016 r. - 11 czerwca 2016 r., 12 czerwca - 3 września 2016 r., 4 września 2016 r. - 15 października 2016, 16 października 2016 r. - 10 grudnia 2016 r.

W wyniku ww. kontroli została obniżona wnioskowana przez przewoźników kwota rekompensat, tj. dla *PR* za rok 2015 o 111.178,31 zł, a dla *KŚI* o 204.062,67 zł za 2014 r. i o 165.833,65 zł za 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1214, 1271-1293, 1303-1326, 681, 711)

Kwoty rekompensat wypłaconych przez *Urząd* w latach 2013 – 2016 (III kwartały) przedstawiały się następująco:

- rekompensata wypłacona spółce *PR*:
 - w 2013 r. – 33.849.541,61 zł,
 - w 2014 r. – 27.799.404,36 zł,
 - w 2015 r. – 34.349.396,88 zł,
 - do 30 października 2016 r. – 24.658.746,27 zł.
- rekompensata wypłacona spółce *KŚI*:
 - w 2013 r. – 123.913.995,55 zł, w tym 103.753,70 zł dopłaty tytułem rozliczenia usług z 2012 r.,
 - w 2014 r. – 149.635.556,35 zł, w tym 640.530,34 zł dopłaty tytułem rozliczenia usług z 2013 r.,
 - w 2015 r. – 139.792.705,14 zł,
 - do 30 października 2016 r. – 94.237.593,28 zł, w tym 165.833,65 zł dopłaty tytułem rozliczenia usług z 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1214, 1854-1859)

Zgodnie z umowami zawartymi ze spółką *PR*, *Województwo* zobowiązane było do wypłaty na poczet rekompensaty comiesięcznych zaliczek w terminie do 25 każdego miesiąca, poprzedzającego miesiąc, którego rekompensata dotyczy¹¹¹. Wielkość zaliczki ustalana była jako iloczyn stawki dopłaty do pociągokilometra i wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 754, 707, 676)

W 2014 r. łączna kwota zaliczek przekazanych temu przewoźnikowi przez *Województwo* wyniosła 27.180.894,30 zł. Zgodnie ze składanym przez przewoźnika rocznym raportem z wykonania umowy jego deficyt wyniósł w tym okresie 23.951.405,42 zł. Zarząd *Województwa Śląskiego*, uchwałą z dnia 14 lipca 2015 r., przyjął rozliczenie z wykonania umowy przez *PR* w wysokości wskazanej w złożonym sprawozdaniu i zobowiązał je do zwrotu na rachunek *województwa* nadwyżki, wynikającej z przekazanej przez *Województwo* rekompensaty i przedstawionego przez przewoźnika rozliczenia, tj. w wysokości 3.229.488,89 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1200-1206, 1210)

Przyczyną dysproporcji pomiędzy zaplanowaną na etapie podpisywania umowy wysokością deficytu, będącego podstawą wypłat przez *Województwo* zaliczek, a rzeczywistym wynikiem finansowym osiągniętym na koniec roku 2014, były podjęte przez tę spółkę działania optymalizujące koszty własne, których efektem była poprawa planowanego wyniku finansowego, a tym samym niższy poziom dofinansowania przez *Województwo* kolejowego transportu publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 1327-1330)

Tytułem rozliczenia umowy obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, tj. od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. *Województwo* przekazało spółce *PR* rekompensatę w łącznej wysokości 34.136.353,00 zł. Zgodnie ze składanym przez przewoźnika rocznym raportem z wykonania umowy, jego deficyt wyniósł w tym

¹¹¹ rekompensata za okres 14-31 grudnia 2014 r. i styczeń 2015 r. oraz za okres od 15-31 grudnia 2013 r. i styczeń 2014 r. została wypłacona odpowiednio do 20 grudnia 2014 r. i 20 grudnia 2013 r.

okresie 34.399.463 zł. W wyniku kontroli przedłożonych przez przewoźnika dokumentów, a następnie negocjacji prowadzonych z przewoźnikiem, ostateczna kwota deficytu została ustalona na poziomie 34.288.284,69 zł i w tej wysokości została przyjęta przez Zarząd Województwa Śląskiego, a różnica wynikająca z przekazanej rekompensaty i przedstawionego rozliczenia w wysokości 151.931,26 zł została wpłacona na rachunek przewoźnika.

(dowód: akta kontroli str. 1193-1199, 1208)

Zgodnie z obowiązującymi umowami o świadczenie usług publicznych zawartymi z KŚI, spółka ta przekazywała wniosek o wypłatę rekompensaty do 20 dnia każdego miesiąca po upływie daty końcowej okresu, którego dany wniosek dotyczył. Przedłożone wnioski były weryfikowane przez *Urząd*.

(dowód: akta kontroli str. 800-803, 1051-1054)

Od kwietnia 2015 r. wraz z wnioskiem, składane były wstępne zestawienia zawierające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów w miesiącu poprzednim. Rozwiązanie takie dawało *Urzędowi* możliwość bieżącego monitorowania sytuacji finansowej przewoźnika, a tym samym eliminowało sytuację jaka miała miejsce w 2014 r., kiedy to w wyniku rozliczenia umowy z *PR*, spółka ta musiała dokonać zwrotu na rachunek *Urzędu* 3.229.488,89 zł, które były nadpłacone przez *Urząd* w formie zaliczek rekompensaty. Ostateczne rozliczenie rekompensaty z KŚI następowało na podstawie rocznego sprawozdania z wykonywania przewozów objętych umową oraz kontroli przeprowadzonej przez pracowników *Urzędu* w zakresie realizacji umowy.

(dowód: akta kontroli str. 1214, 1215-1262, 1271-1293, 1303-1326)

Rozliczenie przychodów i kosztów KŚI oraz rekompensaty za rok 2014 nastąpiło po zamknięciu przez tę spółkę ksiąg rachunkowych za 2014 r., zakończeniu ich badania przez biegłych i zatwierdzeniu sprawozdania finansowego przez Radę Nadzorczą i Zgromadzenie Wspólników. Zgodnie z ostatecznym rozliczeniem, KŚI otrzymały rekompensatę w wysokości 148.995.026,01 zł, a wykazany wynik na działalności dotowanej wyniósł 5.846.820,99 zł. W wyniku przeprowadzonej przez pracowników *Urzędu* kontroli wykonania umowy, w związku z faktem, iż KŚI zapłaciły w 2014 r. do *UTK* karę w wysokości 204.062,67 zł z tytułu braku właściwego oznakowania pociągów, wynik działalności dotowanej został ustalony w wysokości 5.642.758,32 zł., a Spółka zobowiązana była zwrócić kwotę 204.062,67 zł na rachunek *Województwa*.

(dowód: akta kontroli str.1214, 1263-1293)

Zgodnie z ostatecznym rozliczeniem rekompensaty za 2015 r. spółka KŚI otrzymała dofinansowanie w wysokości 139.792.705,14 zł i w jej ocenie *Urząd* powinien przekazać jej dodatkową kwotę 252.661,26 zł, celem zbilansowania działalności dotowanej. W wyniku przeprowadzonej przez *Urząd* kontroli, wnioskowana przez przewoźnika kwota rekompensaty została obniżona do 165.833,65 zł, czego powodem były poniesione przez tę spółkę wydatki niepodlegające dofinansowaniu¹¹².

(dowód: akta kontroli str. 1294-1326)

Zarząd Województwa Śląskiego uchwałami nr 1477/59/V/2015 z dnia 11 sierpnia 2015 r. i nr 1556/128/V/2016 z dnia 26 lipca 2016 r. przyjął skorygowane rozliczenia umów z KŚI za lata 2014 i 2015.

(dowód: akta kontroli str. 1263, 1294)

¹¹² W myśl zapisów pkt. 5 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, dofinansowaniu takiemu nie podlegała dopłata do studiów podyplomowych dla pracowników spółki, kara za uruchomienie pociągów w gorszym standardzie, wartość not odsetkowych za nieterminowe regulowanie należności oraz koszty składek ubezpieczenia członków władz spółki.

Zarówno w przypadku spółki PR, jak i spółki KŚI wysokość wypłacanych rekompensat nie przekraczała kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, o którym mowa w pkt. 2 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

(dowód: akta kontroli str. 1193, 1268, 1301)

- 3.9.** Wysokość wydatków ponoszonych przez *Województwo*, w związku z finansowaniem przewozów kolejowych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników, wynikała z finansowania kosztów poniesionych przez nich w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co zostało opisane w pkt. 3.8 niniejszego wystąpienia pokontrolnego, w części dotyczącej wielkości wypłaconych rekompensat.

W okresie objętym kontrolą, Zarząd *Województwa* nie wprowadził ulg na przejazdy kolejowe, innych niż określone w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, tym samym nie ponosił kosztów z tego tytułu.

(dowód: akta kontroli str. 1331)

W okresie objętym kontrolą *Województwo* dysponowało własnym taborem kolejowym, który był dzierżawiony przewoźnikom celem świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wg stanu na dzień 14 listopada 2016 r. były to 23 pojazdy kolejowe, z których 20 było dzierżawionych przez spółkę KŚI, a trzy przez spółkę PR.

(dowód: akta kontroli str. 1384)

Z tytułu usług serwisowych i utrzymania oraz napraw pojazdów szynowych *województwo* poniosło w okresie objętym kontrolą łączne koszty w wysokości 21.188.443,66 zł¹¹³, w tym 826.618,14 zł¹¹⁴ za usługi związane z utrzymaniem trzech pociągów dzierżawionych przez PR.

(dowód: akta kontroli str. wyjaśnienia z dnia 1964-1969)

Wg stanu na dzień 30 września 2016 r., ujęta w ewidencji wartość początkowa posiadanego przez *Województwo* taboru wynosiła 355.720.192,25 zł, a jego wartość netto¹¹⁵ 122.160.197,37 zł. W kolejnych latach okresu objętego kontrolą wysokość umorzeń wynosiła:

- w 2014 r. – 33.634.061,23 zł;
- w 2015 r. – 47.766.370,18 zł;
- w 2016 r. (do 30 września 2016 r.) – 31.173.791,92 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1385-1391)

- 3.10.** W *PT*, w części dotyczącej planowanych inwestycji w zakresie zakupu taboru, zapisano, że *Województwo Śląskie* uczestniczyło w realizacji projektu „*Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie*”. Zakup taboru współfinansowany był ze środków UE w ramach POIiŚ na lata 2007-2013, Priorytet VII „*Transport przyjazny środowisku*”, Działanie 7.1. „*Rozwój transportu kolejowego*”. Dodatkowo w *PT* na lata 2014-2020 zaplanowano dalsze inwestycje w infrastrukturę kolejową, w tym m.in. nabycie 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 549-550)

W wyniku postępowania przetargowego przeprowadzonego przez województwo świętokrzyskie, w dniu 28 sierpnia 2013 r. pomiędzy województwami małopolskim,

¹¹³ 18.622.792,86 zł w 2014 r., 1.602.596,42 zł w 2015 r. i 963.054,38 zł w 2016 r.

¹¹⁴ 324.693,83 zł w 2015 r. i 503.924,31 zł w 2016 r.

¹¹⁵ Po umorzeniach.

podkarpackim, śląskim i świętokrzyskim a firmą NEWAG S.A. została zawarta umowa na dostawę 19 fabrycznie nowych trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (ETZ) wraz ze świadczeniem usług serwisowych, utrzymaniowych i naprawczych. W ramach tej umowy, w latach 2014 i 2015 Województwo nabyło sześć pojazdów kolejowych typu 36WEa (po trzy w każdym roku). Łączna wartość nabytych pojazdów wynosiła 88.154.100 zł brutto, które były objęte 84 miesięczną gwarancją.

(dowód: akta kontroli str. 1854-1859, 1392-1413)

W dniu 9 marca 2016 r. pomiędzy Województwem a spółką KŚI została zawarta umowa współpracy „w sprawie przeprowadzenia przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. oraz Województwo Śląskie wspólnego zakupu elektrycznych zespołów trakcyjnych.” Strony umowy przewidziały zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, odpowiednio KŚI – siedem sztuk pojazdów dwuczłonowych i trzyczłonowych, a Województwo - dziesięć sztuk pojazdów czteroczłonowych z prawem opcji na kolejne dwie sztuki. Województwo, na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹¹⁶, powierzyło KŚI przygotowanie i przeprowadzenie wspólnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 1332-1347)

W wyniku tego postępowania, w dniu 18 października 2016 r. pomiędzy Województwem, KŚI i spółką Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., została zawarta umowa dostawy dla KŚI trzech sztuk pojazdów dwuczłonowych i trzyczłonowych oraz czterech pojazdów dwu i trzyczłonowych z prawem opcji, a dla Województwa dziesięciu sztuk pojazdów czteroczłonowych, z prawem opcji na kolejne dwie sztuki. Zamawiający będą mogli skorzystać z prawa opcji pod warunkiem posiadania odpowiednich środków na realizację transakcji. Termin realizacji zamówienia ustalono na 31 lipca 2018 r., a łączna wartość zamówienia została określona w wysokości 287.856.900 zł brutto. Dostarczone pojazdy będą objęte dziesięcioletnią gwarancją.

(dowód: akta kontroli str. 1348, 1351-1352, 1355, 1362, 1372-1374)

Departament Kontroli Zamówień Współfinansowanych ze Środków Unii Europejskiej Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią tego postępowania, w wyniku której nie stwierdzono naruszeń uPzp¹¹⁷.

(dowód: akta kontroli str. 1381-1383)

3.11. Przeprowadzone przez województwo śląskie w 2013 r. i 2015 r. badania przewozów pasażerskich dotyczące poziomu napełnienia pociągów pasażerskich na relacjach poddanych oględzinom wykazało m.in., że:

- w przypadku relacji Zwardoń - Katowice¹¹⁸, w dniach: 12, 13, 29 i 30 października 2013 r. pociągiem jechało średnio 407,5 pasażerów, a w dniach 15 maja 2015 r. i 11 czerwca 2015 r. – 365,5 pasażerów;
- w przypadku relacji Tychy Lodowisko – Sosnowiec¹¹⁹, w dniach: 9, 11, 12 i 20 października 2013 r. pociągiem jechało średnio 170,8 pasażerów, a w dniach 9 i 10 czerwca 2015 r. -192,5 pasażerów;
- w przypadku relacji Gliwice - Częstochowa¹²⁰, w dniach: 22 i 24 października 2013 r. pociągiem jechało średnio 667,5 pasażerów, a w dniach 7 maja i 1 czerwca 2015 r. - 583 pasażerów;

¹¹⁶ Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm., zwanej dalej „uPzp”.

¹¹⁷ W związku z pozytywnym wynikiem kontroli NIK nie dokonywała sprawdzenia zgodności postępowania z uPzp.

¹¹⁸ Wg rozkładu jazdy obowiązującego w dniu oględzin odjazd o godz. 5²⁷, w 2013 r. o godz. 5³² a w 2015 r. o godz. 5¹⁴.

¹¹⁹ Wg rozkładu jazdy obowiązującego w dniu oględzin odjazd o godz. 8⁰⁰, w 2013 r. o godz. 7⁵⁰ a w 2015 r. o godz. 7⁴⁰.

¹²⁰ Wg rozkładu jazdy obowiązującego w dniu oględzin odjazd o godz. 12¹⁶, w 2013 r. o godz. 12⁰⁹ a w 2015 r. o godz. 12¹⁵.

- w przypadku relacji Częstochowa - Gliwice¹²¹, w dniach: 12, 13, 21 i 24 października 2013 r. pociągiem jechało średnio 513,8 pasażerów, a w dniach 30 kwietnia i 25 maja 2015 r. - 461 pasażerów.

(dowód: akta kontroli str.1634-1665)

W przypadku relacji Częstochowa - Żywiec oraz Żywiec – Katowice, poziomu frekwencji nie badano w 2013 r., gdyż takie relacje w rozkładzie jazdy nie figurowały. Badanie tych relacji przeprowadzone zostało natomiast w 2015 r. i wykazało, że:

- w przypadku relacji Częstochowa - Żywiec¹²², w dniach 12 i 15 maja 2015 r. pociągiem jechało średnio 610 pasażerów;
- w przypadku relacji Żywiec - Katowice¹²³, w dniach 11 i 13 maja 2015 r. pociągiem jechało średnio 447,5 pasażerów.

(dowód: akta kontroli str.1664-1671)

Przeprowadzone w latach 2015¹²⁴ i 2016¹²⁵ przez KŚI badanie frekwencji na ww. relacjach wykazało, że:

- w przypadku relacji Częstochowa - Żywiec, średnio w okresach objętych badaniem pociągiem jechało w 2015 r.¹²⁶ odpowiednio 543, 498 i 646 pasażerów, a w 2016 r. odpowiednio 658 i 487 pasażerów,
- w przypadku relacji Żywiec - Katowice, średnio w okresach objętych badaniem pociągiem jechało w 2015 r.¹²⁷ odpowiednio 374, 221 i 465 pasażerów, a w 2016 r. odpowiednio 281 i 145 pasażerów.

(dowód: akta kontroli str.1672-1749)

3.12. Marszałek, zgodnie z art. 49 ust. 2 *uptz* przesłał do Ministra Budownictwa i Infrastruktury zbiorcze formularze, zawierające informacje w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa¹²⁸, w tym również transportu kolejowego za 2012, 2013, 2014 i 2015 rok¹²⁹. Powyższe informacje przesłano terminowo, tj. do 31 marca każdego roku.

(dowód: akta kontroli str. 608-650)

Zgodnie z danymi zawartymi w tych informacjach, publiczny kolejowy transport zbiorowy na terenie województwa śląskiego w latach 2012-2015 świadczyły dwa podmioty i był on wykonywany na 26, 39, 25 i 24 liniach komunikacyjnych. Dane ujęte w informacjach za rok 2013, 2014 i 2015 były zgodne z danymi, które *Urząd* otrzymał od przewoźników kolejowych. W przypadku danych za 2012 r. Zastępca Dyrektora *WKT* wyjaśniła, że powyższe informacje zostały przez przewoźników kolejowych przesłane drogą mailową i *Urząd* już ich nie posiada.

W formularzu, na którym przekazywano informacje przesyłane do Ministra Budownictwa i Infrastruktury, w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego nie wymagano podania danych o długości linii komunikacyjnych. Według danych *Urzędu* długość linii komunikacyjnych wynosiła, odpowiednio: 1.067 km w 2012 r., 1.086 km w 2013 r. oraz 1.024 km w 2014 r. i 2015 r.

¹²¹ Wg rozkładu jazdy obowiązującego w dniu oględzin odjazd o godz. 11⁴⁴, w 2013 r. o godz. 11³⁶ a w 2015 r. o godz. 11²⁹.

¹²² Wg rozkładu jazdy w dniu badania – 12 i 15 maja 2015 r. odjazd o godz. 5¹⁶.

¹²³ Wg rozkładu jazdy w dniu badania – 11 i 13 maja 2015 r. odjazd o godz. 6⁴².

¹²⁴ Trzy badania w dniach w okresie od 16-22 lutego 2015 r., 17-23 sierpnia 2015 r., 5-11 października 2015 r.

¹²⁵ Dwa badania w okresie 8-14 luty 2016 r. i 22-28 sierpnia 2016 r.

¹²⁶ Wg rozkładu jazdy, w dniach badania pomiędzy 16 a 22 luty 2015 r. odjazd o godz. 5¹³, pomiędzy 17 a 23 sierpnia 2015 r. odjazd o godz. 5¹⁶, pomiędzy 5 a 11 października 2015 r. odjazd o godz. 5¹⁰. Natomiast w 2016 r. badanie przeprowadzono pomiędzy 8 a 14 lutym 2016 r. odjazd o godz. 5¹⁰, pomiędzy 22 a 28 sierpnia 2016 r. odjazd o godz. 5⁰⁹.

¹²⁷ Wg rozkładu jazdy w dniach badania pomiędzy 16 a 22 luty 2015 r. odjazd o godz. 6⁴⁸, pomiędzy 17 a 23 sierpnia 2015 r. odjazd o godz. 6⁵², pomiędzy 5 a 11 października 2015 r. odjazd o godz. 6⁴⁶. Natomiast w 2016 r. badanie przeprowadzono pomiędzy 8 a 14 lutym 2016 r. odjazd o godz. 6⁴³, pomiędzy 22 a 28 sierpnia 2016 r. odjazd o godz. 6⁴⁷.

¹²⁸ W transporcie kolejowym drogowym i innym szynowym.

¹²⁹ 28 marca 2013 r. (za 2012 r.), 25 marca 2014 r. (za 2014 r.), 16 marca 2015 r. (za 2014 r.) i 29 lutego 2016 r. (za 2015 r.)

Zastępca Dyrektora WKT wyjaśniła, że liczba linii komunikacyjnych, którą podano w informacji przesłanej do Ministra Infrastruktury i Budownictwa za 2013 r., dotycząca 39 linii komunikacyjnych wynikała z dublowania się linii przewoźników, która powstała ze względu na rozszerzenie działalności KŚI.

(dowód: akta kontroli str. 610-666, 1966, 2130-2146)

- 3.13. Celem wykonania obowiązku określonego w art. 43 ust. 1 pkt. 9 *uptz*, w związku z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, *Urząd* w latach objętych kontrolą podawał do publicznej wiadomości wykaz podmiotów świadczących usługi w zakresie transportu szynowego i wysokość przyznanych im rekompensat. Dane zawarte na ten temat w opublikowanych sprawozdaniach były zgodne z dokumentacją źródłową.

(dowód: akta kontroli str. 1414-1415)

- 3.14. W okresie objętym kontrolą nie odnotowano na terenie województwa przypadków czynów zabronionych, o których mowa w art. 63 ust. 1 *uptz*, tj. wykonywania bez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego regularnego przewozu osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 1854-1859)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność jednostki kontrolowanej w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹³⁰, zwraca uwagę na konieczność dokonania aktualizacji *PT* w części dotyczącej liczby linii komunikacyjnych, na których organizowany jest publiczny transport kolejowy, tak aby objęte nim zostały wszystkie linie kolejowe objęte zawartymi przez *Województwo* umowami na świadczenie usług w zakresie kolejowego transportu zbiorowego.

Jednocześnie NIK wnosi o podjęcie działań mających na celu uruchomienie na terenie województwa śląskiego spójnego i zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, o którym mowa w obowiązującym planie transportowym.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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 Katowicach.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 *ustawy o NIK* proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi i wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

¹³⁰ Dz.U. z 2015 r., poz. 1096 ze zm., zwanej dalej „*ustawą o NIK*”.

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.

Katowice, dnia 20 stycznia 2017 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**