



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.004.01.2023

Pan Jarosław Stawiarski
Marszałek Województwa Lubelskiego
ul. Artura Grottgera 4
20 – 029 Lublin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/016 Wykluczenie komunikacyjne w transporcie kolejowym

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Lublinie
ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin
T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11
llu@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego (dalej: UMWL lub Urząd), 20 -029 Lublin, ul. Artura Grottgera 4.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Stawiarski, Marszałek Województwa Lubelskiego, od 21 listopada 2018 r. Poprzednio, tj. od 24 czerwca 2014 r. do 21 listopada 2018 r. Marszałkiem Województwa Lubelskiego był Sławomir Sosnowski.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie i ewaluacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. 2. Zabezpieczenie interesu publicznego w umowach PSC w zakresie zapewnienia odpowiedniej siatki połączeń, dostępności i jakości usług oraz kontrolowania ich wykonywania. 3. Udział w realizacji programów wieloletnich dotyczących eliminowania wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym. 4. Wdrożenie rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz przeprowadzania analiz ich skuteczności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2023 z uwzględnieniem faktów i dowodów wykraczających poza ten okres mających znaczenie dla badanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	1. Barbara Koszałka, doradca ekonomiczny, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/40/2023 z 3 marca 2023 r. 2. Anna Kowalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/41/2023 z 3 marca 2023 r. (akta kontroli tom I str. 1-4)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Województwa Lubelskiego w zakresie przygotowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, organizacji kolejowych przewozów pasażerskich, udziału w realizacji programów dotyczących rozwoju transportu kolejowego oraz wdrażania rozwiązań zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Samorząd Województwa Lubelskiego ³ dokonał rzetelnej analizy stanu faktycznego transportu zbiorowego w województwie i sformułował w Planie adekwatne wnioski w zakresie kształtowania sieci transportowej służącej mieszkańcom. W ich wyniku nie stwierdzono, że mieszkańcy województwa doznają wykluczenia w transporcie kolejowym bądź drogowym. Za niezbędne uznano jednak połączenie siecią kolejową

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dalej: Samorząd Województwa.

Lublina z innymi dużymi ośrodkami miejskimi oraz skomunikowanie kolejowych połączeń w województwie na osi północ-południe. Założenia Planu były spójne z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi województwa i kraju.

Województwo Lubelskie zapewniało realizację świadczenia usług kolejowych na podstawie dwóch umów zawartych z tym samym Operatorem. Uczestniczyło w ustalaniu siatki połączeń i rozkładu jazdy oraz podjęło działania w celu dostosowania oferty przewozowej do aktualnych potrzeb mieszkańców. Sprawowało nadzór nad wykonywaniem tych umów, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości egzekwowało kary umowne. Aprobowało wzrost cen biletów spowodowany m.in. wzrostem wskaźnika cen i usług konsumpcyjnych, oferując jednocześnie na wybranych odcinkach atrakcyjne oferty promocyjne. Nie został dochowany termin na przekazanie Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) projektu umowy kolejowej do zaopiniowania oraz kopii umowy podpisanej. W umowach nie zawarto zapisów umożliwiających rozwiązanie umowy z winy Operatora oraz nie zapewniono postanowień umożliwiających nałożenie kary, gdy winę za zdarzenie ponosi Operator. Jako punktualny zdefiniowano pociąg opóźniony o 10 minut, podczas gdy metodologia przyjęta przez Prezesa UTK zakładała sześciominutowe opóźnienie.

W celu budowy nowych lub modernizacji istniejących linii kolejowych Województwo Lubelskie przystąpiło do Programu Kolej +, w wyniku, którego połączenia kolejowe z Lublinem uzyska pięć miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, niemających dostępu do kolei pasażerskiej oraz 28 mniejszych miejscowości.

Poza określonymi w Planie zadaniami, odnoszącymi się do sieci kolejowej, Województwo Lubelskie podejmowało inne działania mające korzystny wpływ na rozwój i promowanie kolei wśród mieszkańców województwa, takie jak: organizacja linii autobusowych w celu dowożenia pasażerów na przystanki kolejowe, uzgadnianie z sąsiednimi województwami rozkładów jazdy dla przewozów przekraczających granice województwa lubelskiego, a z jednostkami samorządu terytorialnego uruchomienie przejazdów sezonowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu

Opis stanu faktycznego

Dla województwa lubelskiego został opracowany „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” (dalej: Plan)⁵, na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: uptz)⁶. W roku uchwalenia (2014) Plan poddano pod konsultacje społeczne, zgłoszone wówczas wnioski zostały częściowo uwzględnione. (akta kontroli tom I str. 5-179, 528-543)

Projekt planu transportowego został pozytywnie zaopiniowany przez Prezesa UTK. (akta kontroli tom I str. 249-261)

⁴ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Uchwała Sejmiku Województwa Lubelskiego Nr XLV/11744/2014 z dnia 14 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim (Dz. Urz. Woj. Lub. z 30 lipca 2014 r. poz. 2678). Akt wszedł w życie 14 sierpnia 2014 r.

⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, ze zm.

Plan zawierał elementy wymagane przez art. 12 ust. 1 uptz, tj. opisywał sieć komunikacyjną, na której było planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zawierał ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, wskazywał przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów, pożądany standard usług przewozowych oraz przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

(akta kontroli tom I str. 6-177)

Prace związane z opracowaniem Planu wykonało specjalistyczne przedsiębiorstwo, któremu w związku z tym UMWL wypłacił w latach 2013-2014 kwotę 323 tys. zł⁷. Przedsiębiorstwo sporządziło analizy pt.: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim. Etap II - Projekt sieci połączeń wraz z załącznikiem 1: Raport z wyników badań napelnień pojazdów transportu publicznego, załącznikiem 2: Raport z wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych, załącznikiem 3: Wykaz istniejących połączeń w transporcie drogowym oraz Raport z wyników badań napelnienia pojazdów w transporcie drogowym - wakacje.

(akta kontroli tom I str. 404-405)

Przy tworzeniu Planu wykorzystano dokumenty źródłowe dotyczące ówczesnych uwarunkowań transportu publicznego w województwie lubelskim, także na tle kraju. Plan został powiązany z dokumentami strategicznymi państwa i województwa lubelskiego⁸. W Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r.⁹ (dalej: Strategia) stwierdzono, że w województwie lubelskim dostępność transportu była niska. Jako przyczyny, w przypadku połączeń kolejowych, wskazano: brak linii kolejowych o dobrych parametrach pozwalających na przejazd z prędkością co najmniej 160 km/h i kolei dużej prędkości, niską dostępność transportową północno-wschodnich oraz południowych obszarów województwa, niedostateczną liczbę i zbyt rzadką lokalizację mostów na Wiśle i Bugu oraz ich zły stan techniczny, co skutkowało wydłużeniem trasy przejazdu i wzrostem kosztów. Wg Strategii, przeciwdziałanie zjawisku niskiej dostępności transportu powinno polegać m.in. na: budowie lub modernizacji infrastruktury transportu drogowego - dróg szybkiego ruchu, obwodnic miast i miejscowości, mostów istniejących i planowanych, modernizacji lub przebudowie z dostosowaniem do wyższych prędkości linii kolejowych wraz z poprawą ich dostępności oraz przepustowości, integracji przewozów i infrastruktury komunikacyjnej, poprawie jakości dróg dojazdowych do przejść granicznych, budowie i rozbudowie nowych przejść granicznych.

⁷ Na podstawie umowy z 7 listopada 2012 r. Wykonawcą było konsorcjum Trako Spółka Jawna. Wg danych na stronie internetowej <http://www.trako.com.pl> należącej firma ta realizuje m.in. projekty związane z rozwojem transportu publicznego, posiada specjalistyczne oprogramowanie z zakresu tworzenia rozkładów jazdy i planowania sieci komunikacyjnych - AGC BusMan oraz modelowania ruchu - PTV Vissum, a także narzędzia projektowe do tworzenia grafik wektorowych i rastrowych oraz analiz ruchu, a także autorskie oprogramowanie wspomagające przeprowadzanie badań ruchu.

⁸ Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (MP poz. 252), Studium Programowo-Przestrzennym Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim (Uchwała Nr CCXXXVI/2936/09 Zarządu Województwa Lubelskiego z 9 czerwca 2009 r. w sprawie przyjęcia opracowania Studium Programowo-Przestrzennego Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim, Strategią Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (Uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z 24 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r.), Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (Uchwała Nr XLV/597/02 Sejmiku Województwa Lubelskiego Dz. Urz. Woj. Lub. z 2002 r. Nr 107, poz. 2449), planami zagospodarowania przestrzennego miast powiatowych i miast na prawach powiatu Województwa Lubelskiego.

⁹ Załącznik do Uchwały Nr XXXIV/559/201 z 24 czerwca 2013 r. Sejmiku Województwa Lubelskiego w sprawie przyjęcia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Z Planu oraz ww. dokumentów strategicznych województwa lubelskiego wynikało, że potrzeby transportowe mieszkańców kształtowane były przez takie czynniki jak: duża powierzchnia województwa lubelskiego (podzielona na 213 gmin, 20 powiatów ziemskich i cztery miasta na prawach powiatu), niska gęstość zaludnienia, niska urbanizacja, dominacja małych wsi (większość liczących od 100 do 500 mieszkańców), rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zmniejszająca się liczba mieszkańców województwa lubelskiego, mało rozwinięty przemysł, największe zatrudnienie w rolnictwie oraz w instytucjach rządowych i samorządowych, charakter akademicki miasta wojewódzkiego, koncentracja gospodarki w miastach¹⁰, duży potencjał turystyczny¹¹.

Ograniczenie rozwoju transportu, a w szczególności transportu kolejowego, wynikało z uwarunkowań geograficznych i historycznych, które ukształtowały istniejący system transportowy i dostępność komunikacyjną: położenie przygraniczne na wschodzie państwa (granice z Ukrainą i Białorusią), położenie między dwiema dużymi rzekami¹², powodujące konieczność budowania przepraw kolejowych i mostów, rozproszenie osadnictwa, linie kolejowe przebiegające na kierunku wschód - zachód, omijające niektóre miasta (dworce kolejowe były zlokalizowane z daleka od centrum miast), brak infrastruktury kolejowej oraz taboru przystosowanego do poruszania się pociągów z prędkością $V_{\max}=120$ km/h (dostosowane do prędkości powyżej 100 km/h były trasy kolejowe nr 2, nr 7 i nr 26), niski stopień elektryfikacji kolei. Transport skoncentrowany był na drogach, których sieć także nie była dobrze rozwinięta, cechował ją np. brak obwodnic miast.

Za najważniejszy cel w dokumentach strategicznych i planistycznych, w tym w Planie, władze województwa lubelskiego uznawały rozwój publicznego transportu zbiorowego, w którym będą stosowane ulgi przejazdowe gwarantowane ustawowo¹³. Plan oraz dokumenty strategiczne i planistyczne w odniesieniu do sieci kolejowej stwierdzały, że była jedną z najrzadszych w Polsce¹⁴, a transport kolejowy nie odgrywał dużej roli w przewozach pasażerskich, poza przewozami na osi wschód - zachód, czyli na trasach: Chełm - Lublin - Dęblin i Terespol - Łuków.

Przez województwo lubelskie przebiegało 18 linii kolejowych¹⁵, a ich łączna długość wynosiła blisko 845 km. Sieć kolejowa z regularnym ruchem pasażerskim docierała do 17 z 42 miast Lubelszczyzny, z czego 12 było miastami powiatowymi.

Przepustowość linii kolejowych w województwie lubelskim była zróżnicowana, zależna od liczby czynnych torów na szlakach, liczby i lokalizacji czynnych posterunków ruchu, rodzaju blokady liniowej na szlakach oraz stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Z Planu (tabela 1.1. Wykaz linii kolejowych w województwie lubelskim) wynikało, że na żadnej linii stopień wykorzystania przepustowości nie przekraczał 50%.

Plan opisywał preferencje mieszkańców co do środków lokomocji stwierdzając, że w pierwszej kolejności wybierali samochód prywatny podróżując do miejsc codziennej pracy. Transport autobusowy, stosunkowo tani i kursujący z dużą częstotliwością, był

¹⁰ Np. Puławy (przemysł chemiczny), Chełm i Rejowiec (cementownie), Bogdanka k. Łęcznej (wydobywanie węgla kamiennego), Świdnik, Bełżyce, Janów Lubelski, Dęblin, Annopol i Międzyrzec Podlaski (przemysł maszynowy).

¹¹ 23% powierzchni województwa lubelskiego zajmowały lasy, funkcjonowało ok. 500 gospodarstw agroturystycznych.

¹² Wisła i Bug - rzeki nieżeglowne, przy czym na Bugu przeprawy były równocześnie przejściami granicznymi, a na Wiśle, będącej granicą z województwem mazowieckim i świętokrzyskim, istniało tylko pięć mostów drogowych i jeden most kolejowy w Dęblinie na ponad stu kilometrowym odcinku rzeki.

¹³ Na podstawie Ustawy z 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).

¹⁴ Gęstość sieci kolejowej dla województwa lubelskiego w 2012 roku wynosiła 4,2 km/100 km², średnia dla kraju to 6,4 km/100 km².

¹⁵ Normalnotorowych (o rozstawie szyn 1435 mm). Ponadto przez województwo przebiegają również cztery linie szerokotorowe (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczone wyłącznie do przewozów towarowych.

wybierany przy dojazdach do pracy oraz ośrodków edukacji przez osoby nieposiadające prawa jazdy. Transport kolejowy był najrzadziej wybieranym środkiem transportu z racji niskiej gęstości linii kolejowych oraz usytuowania z dala od centrów miast i wsi, preferowany był jednak przez uczniów, studentów i inne grupy mające uprawnienia do przejazdów ulgowych. Barierą w korzystaniu z kolei była niska częstotliwość kursowania, zdekapitalizowany tabor (dotyczyło to elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57), brak wspólnego biletu z innymi środkami transportu, zły stan dworców i przystanków kolejowych oraz ich oddalenie od centrów miejscowości.

Z badań ankietowych wykorzystanych przy opracowaniu Planu wynikało, że podróżni transportu kolejowego w większości ocenili dostępność transportu jako dostateczną lub dobrą; a niezawodność i punktualność kolei oraz koszty podróży za zadawałające (z uwagi na system zniżek). Sygnalizowano konieczność skrócenia drogi do przystanków i stacji kolejowych, ponieważ często obiekty te znajdowały się w miejscach wyludnionych z nieoświetlonymi drogami dojść. Wygoda podróży kolejowych była uznawana za dostateczną, ale poważnym problemem była czystość pociągów.

- Plan wskazywał rozwiązania ukierunkowane na zwiększenie udziału transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego) w podróżach o zasięgu wojewódzkim. W odniesieniu do transportu kolejowego za konieczne działania uznano: dołączenie kolei do sieci zintegrowanego transportu zbiorowego,
- optymalizację sieci kolejowej transportu pasażerskiego; zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale wraz z likwidacją oraz zastąpieniem pociągów autobusami (minibusami) na trasach o znikomym potencjale i popycie na usługi transportu kolejowego,
- przebudowę stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast, wsi, poprawa estetyki oraz wizerunków dworców i przystanków kolejowych,
- połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych,
- podniesienie prędkości kursowania, by skrócić czas przejazdu pociągiem,
- zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych elektrycznych pojazdów kolejowych o wysokim standardzie, wyposażonych w niską podłogę oraz innymi ułatwieniami podróży dla osób niepełnosprawnych.

Plan wymieniał linie komunikacyjne, na których transport kolejowy o charakterze użyteczności publicznej obligatoryjnie organizuje Samorząd Województwa. Były to linie kolejowe na trasach: Lublin - Niemce - Lubartów - Parczew; Lublin - Świdnik - Trawniki - Rejowiec Fabryczny - Chełm; Lublin - Świdnik Port Lotniczy; Lublin - Świdnik - Trawniki - Rejowiec Fabryczny - Krasnystaw - Izbica - Zawada-Zamość; Lublin - Niedzwica Duża - Wilkołaz - Kraśnik; Lublin - Puławy - Dęblin; Terespol - Biała Podlaska - Międzyrzec Podlaski - Łuków - Krzywda - Ryki - Dęblin - Puławy - Lublin.

Plan przewidywał możliwość organizacji przez Samorząd Województwa linii kolejowych, po spełnieniu dodatkowych warunków (posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie, po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych):
Parczew - Milanów - Radzyń Podlaski - Łuków; Chełm - Dorohusk;
Chełm - Wola Uhruska - Włodawa; Zawada - Szczepieszyń - Zwierzyniec - Józefów
- Susiec - Bełżec - Lubycza Królewska - granica województwa (kierunek Jarosław);
Zamość - Szczepieszyń - Terespol - Zaorenda - Zwierzyniec; Zamość - Miączyn -

Werbkowice - Hrubieszów; Kraśnik - Szastarka; Kraśnik - Szastarka - granica województwa (kierunek Stalowa Wola, Rzeszów); Dęblin - granica województwa (kierunek Piława, Warszawa); Łuków - granica województwa (kierunek Siedlce, Warszawa).

(akta kontroli tom I str. 6-177)

W Planie przyjętym przez ministra właściwego ds. transportu¹⁶ wymienione zostały linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, na których celowe byłoby zorganizowanie przejazdów przez marszałków województw. W województwie lubelskim były to linie: Zamość - Zawada - Bełzec - Hrebenne - Horyniec Zdrój, Łuków - Siedlce, Lublin - Stalowa Wola, które zostały uruchomione (od 2018 r. i obecnie) i w 2023 r. znajdują się w rozkładzie jazdy. Linie funkcjonują jako transport wojewódzki zgodnie z definicją wynikającą z art. 4 ust. 1 pkt 25 upz¹⁷, a województwo lubelskie uzgadnia z sąsiednimi województwami ofertę przewozową.

(akta kontroli tom I str. 6-177, 196, 267-268, tom III str. 239-247)

Dyrektor Departamentu¹⁸ wyjaśniła, że w zakresie dotyczącym przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, weryfikacja wykonania Planu odbywała się cyklicznie w ramach prac nad rozkładem jazdy pociągów, ponieważ Plan był podstawą organizowania połączeń kolejowych. Mierzalnym skutkiem realizacji Planu było zorganizowanie transportu na liniach mających charakter obligatoryjny (siedem linii komunikacyjnych wymienionych w tablicy 6.1. na str. 109 Planu), w odniesieniu do rozkładu jazdy pociągów obowiązującego w 2023 r. oraz zorganizowanie transportu na pięciu z dziesięciu linii fakultatywnych: na dwóch liniach sezonowych i trzech całorocznych. Spełniono także założenie, zgodnie z którym w transporcie kolejowym obsługiwane powinny być wszystkie czynne, tj. udostępniane przez zarządcę infrastruktury w ramach poszczególnych rozkładów jazdy, przystanki i stacje zlokalizowane wzdłuż linii kolejowych (pkt 7.1.1, str. 124 Planu). Zapewniono w ten sposób dostępność przestrzenną przewozów.

Plan wykonany został w odniesieniu do zadań w zakresie komfortu podróży¹⁹. W okresie objętym kontrolą Samorząd Województwa, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego²⁰ na lata 2014-2020 zrealizował projekt pn. Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, nabywając dziewięć zespołów, których specyfikacja uwzględniała wymogi wyposażenia określone w Planie.

(akta kontroli tom I str. 194-196, 262-266, 316-405)

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328), wydane na podstawie art. 13 ust. 6 upz. W załączniku Planu zaprezentowano uzgodnienia Ministra z Województwami w zakresie linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich, gdzie można spodziewać się zorganizowania oferty przewozowej.

¹⁷ Wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającym przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

¹⁸ Departamentu Infrastruktury i Majątku UMWL.

¹⁹ W tabeli 7.4 na str. 131 Planu podano definicję komfortu podróży rozumianej jako maksymalne napełnienie pojazdu (wynosi 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta pojazdu). W tab. 7.5 na str. 132 Planu wskazano minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym dla taboru kolejowego.

²⁰ Dalej: RPOWL.

Według wyjaśnień Dyrektora Departamentu, Samorząd Województwa planuje podjęcie czynności zmierzających do aktualizacji Planu na bazie doświadczeń związanych z jego realizacją w obecnej formie. W ocenie wykonania Planu pomocne były badania popytowe w zakresie m.in. potoków pasażerskich, udostępniane organizatorowi przewozów (samorządowi województwa). Zobowiązanie operatora do ich prowadzenia w celu określenia efektywności oraz jakości wykonywanych usług wynikało z pkt 7.5 obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2021-2030. W ocenie UMWL do tej pory jednak nie wystąpiły uzasadnione przesłanki, które wymuszałyby konieczność dokonania niezwłocznej aktualizacji Planu.

(akta kontroli tom I str. 196)

W odpowiedzi na pismo Pełnomocnika Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu z 14 stycznia 2022 r.²¹, dotyczące przekazania informacji odnośnie dostosowania planu transportowego województwa lubelskiego do planu ministerialnego, czyli wdrożenia organizacji tzw. połączeń na stykach województw, organizator przewozów wyjaśnił, że obecne zapisy Planu pozwalają na obsługę wskazanych w krajowym planie transportowym relacji stykowych z województwami sąsiednimi.

(akta kontroli tom I str. 267-275)

.....Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności UMWL w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Samorząd Województwa opracował i uchwalił Plan, który był analizowany pod względem realizacji założeń i zadań odnoszących się do rozwoju sieci kolejowej i zmieniających się potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.

Oceny i prognozy będące podstawą opracowania Planu nie wskazywały obszarów wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na terenie województwa lubelskiego. Opisywały natomiast różnorodne negatywne uwarunkowania istniejącej sieci kolejowej. W związku z tym Samorząd Województwa podejmował, wskazane w Planie działania w zakresie organizacji rynku przewozów kolejowych, służące poprawie skomunikowania Województwa oraz zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu.

OBSZAR

2. Zabezpieczenie interesu publicznego w umowach PSC²² w zakresie zapewnienia odpowiedniej siatki połączeń, dostępności i jakości świadczonych usług oraz kontrolowanie ich wykonywania

Opis stanu
faktycznego

2.1. Zawieranie umów PSC i wybór podmiotu świadczącego usługę

W latach 2018-2023 obowiązywały dwie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich²³, zawarte przez Województwo Lubelskie²⁴ z POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie²⁵. Umowa z 9 grudnia

²¹ Znak sprawy DTK-8.4603.6.2022 r.

²² Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich (ang. Public Service Contract).

²³ Dalej: umowy kolejowe.

²⁴ Dalej: Organizator.

²⁵ Dalej: Polregio lub Operator. Nazwa POLREGIO S.A. funkcjonuje od 1 grudnia 2021 r., od 23 stycznia 2020 r. do 30 listopada 2021 r. - POLREGIO Sp. z o.o. W okresie wcześniejszym, tj. do 23 stycznia 2020 r. - Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

2016 r.²⁶, obowiązująca w latach 2017-2020 oraz umowa z 5 listopada 2020 r.²⁷, podpisana na lata 2021-2030.

Umowy zawarto w trybie art. 22 ust. 1 pkt 3 uprz. Według wyjaśnień Dyrektora Departamentu, podpisanie w 2020 r. umowy kolejowej w drodze powierzenia bezpośredniego było z punktu widzenia Organizatora przewozów optymalnym wyborem. Utrzymana została ciągłość współpracy z Polregio, którego Województwo Lubelskie jest współwłaścicielem i któremu Samorząd Województwa powierzył w użytkowanie zakupiony przez siebie tabor kolejowy.

(akta kontroli, tom I str. 201, tom II str.18-390)

Projekt umowy kolejowej na lata 2021-2030 Urząd przekazał do zaopiniowania Prezesowi UTK 16 października 2020 r.²⁸, bez zachowania terminu określonego w przepisie art. 28pb ust. 2 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²⁹. Niedochowany został również termin, określony w przepisie art. 28pb ust. 4 wym. ustawy, przekazania Prezesowi UTK kopi podpisanej umowy. Opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli tom II str. 5, 17)

Do projektu umowy Prezes UTK wniósł uwagi dotyczące m.in.:

- Znacznej liczby pociągów przewidzianych do uruchomienia taboru, który nie był dostosowany do potrzeb pasażerów z niepełnosprawnościami (niezmodernizowane składy EN57).

Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że tabor kolejowy jest sukcesywnie wymieniany przez Organizatora (zakup nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych) oraz Operatora (modernizacja jednostek serii EN57). Ilość tego taboru sukcesywnie rośnie. Jeśli uda się wdrożyć plany Organizatora, od 2024 r. w ruchu nie powinny znajdować się pojazdy niezmodernizowane serii EN57, niedostosowane do potrzeb niepełnosprawnych. W opiniowanej umowie znalazły się postanowienia i obowiązki Operatora w zakresie „podejmowania działań ułatwiających podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej sprawności ruchowej i osobom niepełnosprawnym korzystanie z przewozów”. W zał. nr 3 do umowy wprowadzono wymaganie dotyczące wyposażenia każdego składu pociągu, formowanego z nowych pojazdów (wyprodukowanych po 2010 r.), w co najmniej jedną toaletę i jedno urządzenie po każdej stronie, ułatwiające wsiadanie, wysiadanie i podróżowanie osób niepełnosprawnych.

- Podwyższenia maksymalnego poziomu kar umownych z 1,5% do 10% kwoty należnej Operatorowi tytułem rekompensaty. Zgodnie z przekazanym projektem umowy Organizator mógł naliczyć w danym kwartale sprawozdawczym kary umowne maksymalnie w wysokości do 1,5% kwoty należnej Operatorowi tytułem rekompensaty w tym kwartale. Zdaniem Prezesa UTK zwiększenie maksymalnego poziomu kar może pozytywnie i dyscyplinująco wpłynąć na wywiązywanie się przez przewoźnika z postanowień umowy, w tym standardów obsługi pasażerów.

Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że wysokość i limity kar umownych zostały skalkulowane w sposób stanowiący kontynuację z poprzedniej umowy PSC (2017-2020), przy uwzględnieniu informacji, jak te kwestie zostały rozwiązane przez innych organizatorów przewozów. Nadmierne zwiększenie limitu kar (lub ich całkowite nielimitowanie) mogłoby w konsekwencji doprowadzić do nieuzasadnionego wzrostu

²⁶ Zmieniona 12 aneksami, które w większości dotyczyły rozkładu jazdy pociągów (zał. nr 2 do umowy), szacowanych łącznych nakładów finansowych oraz planowanej całkowitej pracy eksploatacyjnej (zał. nr 6) oraz rocznego planu finansowego na dany okres rozliczeniowy (zał. nr 8).

²⁷ Do 12 maja 2023 r. do umowy zawarto osiem aneksów, głównie ze względu na zmianę rozkładu jazdy pociągów.

²⁸ Data wysłania pisma.

²⁹ Dz. U. z 2023 poz. 602, ze zm.

kosztów realizacji umowy PSC, np. z powodu utrzymywania dużej ilości pojazdów i pracowników w rezerwie, zawarcia niekorzystnych umów z przewoźnikami na transport drogowy (płatność za gotowość do jazdy). W ocenie Organizatora przyjęte w projekcie umowy rozwiązanie było optymalne.

- Nieobjęcia umową linii kolejowej nr 12 Skierniewice - Łuków, nieprzewidzianej w Planie.

W odniesieniu do linii kolejowej nr 12 (na odcinku z Łukowa w kierunku Piławy), Dyrektor Wydziału podała, że zgodnie z Planem „rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej na wymienionych liniach kolejowych³⁰ w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie następować po zapewnieniu odpowiedniego stanu infrastruktury liniowej i punktowej, np. z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej, który będzie zapewniał konkurencyjność transportu kolejowego względem innych środków lokomocji, w szczególności komunikacji indywidualnej. W czasie zawierania umowy na lata 2021-2030 (a także obecnie) linia nr 12 była i jest nadal w stanie technicznym niepozwalającym na właściwą obsługę transportem pasażerskim. Na linii tej obowiązuje niska (50 km/h) dopuszczalna prędkość maksymalna pociągów. Infrastruktura pasażerska na tej linii jest zdegradowana, a lokalizacja dawnych peronów w wielu przypadkach wymaga dostosowania do współczesnej sieci osadniczej i standardów obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych. W związku z tym, że w trakcie przygotowywania umowy PSC nie było wiarygodnych przesłanek, co do terminu zapewnienia odpowiedniego stanu infrastruktury liniowej i punktowej, o którym mowa w Planie, Organizator przewozów nie zdecydował się na ujęcie linii nr 12 w umowie.

W 2021 r. Organizator, odpowiadając na pismo PKP PLK S.A. w sprawie modernizacji linii kolejowej 12 Skierniewice - Łuków (na odcinku Piława - Łuków) zadeklarował możliwość uruchomienia czterech par pociągów na dobę przez okres nie krótszy niż trzy lata po zakończeniu prac inwestycyjnych i oddaniu do eksploatacji tego odcinka linii kolejowej.

- Przedłużenia linii kolejowej nr 30 Lublin Główny - Parczew Kolejowa do Łukowa, a także rozszerzenie oferty przewozowej o planowane linie kolejowe: Zamość - Szczepleszyn - Terespol - Zaorenda - Zwierzyniec - Biłgoraj oraz Zamość - Miączyn - Werbkowice - Hrubieszów.

Według Dyrektora Wydziału, w zał. nr 1 do umowy PSC zawarto wykaz linii obsługiwanych w ramach zawartego kontraktu. Brak wskazania odcinka Parczew - Łuków nie powoduje, że do końca obowiązywania umowy nie zostanie on objęty organizowaniem przewozów. Publikując ogłoszenie o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Organizator przewozów określił linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy i wśród wymienionych znajduje się linia nr 30 (bez wskazania, że przewozy będą wykonywane tylko na odcinkach). Odnosi się to również do innych linii wskazanych przez Prezesa UTK.

- Małej liczby połączeń na wielu trasach (np. na linii Lublin - Zamość i Parczew - Lublin przewidziano cztery pary pociągów na dobę) oraz wielogodzinnych przerw w porze dziennej pomiędzy pociągami (np. z Lublina do Lubartowa - sześć godzin, z Lublina do Kraśnika - pięć). Według Prezesa UTK taki rozkład jazdy nie sprzyja zachęcaniu mieszkańców do korzystania z transportu kolejowego.

Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że liczba i częstotliwość połączeń kolejowych w ramach umowy PSC zależna jest od wielkości środków, jakie w danym roku budżetowym

³⁰ Nr 12 i nr 30 (z Łukowa do Parczewa), nr 66 z Zawady (ze Zwierzynca w kierunku Biłgoraja), nr 71 (z Zamościa do Hrubieszowa) i nr 81 (z Chełma do Włodawy).

Samorząd Województwa może przeznaczyć na ten cel. Mając na uwadze, że są to środki publiczne, Organizator przewozów zobowiązany jest do racjonalnego ich wydatkowania. W związku z tym w pierwszej kolejności zapewniane są połączenia kolejowe realizujące obligatoryjne potrzeby przewozowe (dojazdy do pracy, szkół/uczelni). W miarę możliwości organizowane są także połączenia zapewniające potrzeby fakultatywne pasażerów (dojazdy do placówek medycznych, kulturalnych, handlowych, itd.). Organizator przewozów podziela opinię Prezesa UTK, dotyczącą uruchamiania pociągów w równych odstępach czasu (tzw. cykliczny rozkład jazdy). Jego wdrożenie jest jednak uzależnione głównie od możliwości i chęci zarządcy infrastruktury.

(akta kontroli tom II str. 7-14, tom III str. 41-47, 337-338)

2.2. Określenie w umowach PSC odpowiedniej siatki połączeń, dostępności i jakości świadczonych usług

W umowach kolejowych przyjęto do realizacji wszystkie obligatoryjne połączenia oraz miejsca postoju pociągów przewidziane w Planie. Połączenia te zapewniły zorganizowanie oferty przewozowej na trasach określonych w zał. nr 2 do Planu transportowego Ministra Infrastruktury³¹. Według umowy na lata 2021-2030 kursowanie pociągów założono na dziesięciu liniach kolejowych: Nr 30 Lublin Główny - Parczew Kolejowa, Nr 7 Lublin Główny - Chełm, Nr 7/581 Lublin Główny - Lublin Airport, Nr 7/69/72 Lublin Główny - Zamość Wschód, Nr 72/69/101 Zamość Wschód - Bełżec - gr. województwa (Jarosław), Nr 68 Lublin Główny - Kraśnik - gr. województwa (Stalowa Wola), Nr 7 Lublin Główny - Dęblin, Nr 7/26/2 Lublin Główny - Dęblin - Łuków - Terespol - gr. Państwa, Nr 2 Łuków - gr. województwa (Siedlce), Nr 81 Chełm - Włodawa³².

(akta kontroli tom I str. 114, tom II str. 47, 217)

Minimalną częstotliwość kursowania pociągów w dni robocze na liniach kolejowych, według Planu, określono m.in. dla czterech kategorii odcinków³³. Kursowanie pociągów sprawdzono dla trzech odcinków:

1) Lublin - Rejowiec:

- w godz. szczytu (6:00 - 9:00) minimalna częstotliwość wg Planu wynosiła 30 min w kierunku Lublina (przyjazdy do Lublina na godz. 6:30, 7:00, 7:30 i 8:00, a według obowiązującego w czasie kontroli NIK rozkładu jazdy 5:59, 6:33, 7:02, 7:30 i 8:21;
- w godz. szczytu (14:00 - 17:00) minimalna częstotliwość wg Planu wynosiła 30 min w kierunku Rejowca (odjazdy z Lublina po godz. 14:30, 15:00, 15:30, 16:00 i 16:30), a zgodnie z rozkładem jazdy 14:55, 15:25, 15:55, 16:25 i 17:00.

W pozostałych godzinach założono kursowanie pociągów w odstępie 60 min, a zgodnie z rozkładem jazdy przerwy między kursami wynosiły od 52 do 128 min.

2) Lublin-Dęblin:

- w godz. szczytu (6:00 - 9:00) minimalna częstotliwość określona w Planie wynosiła 60 min w kierunku Lublina (przyjazdy na godz. na godzinę 7:00, 8:00, 9:00), a zgodnie z rozkładem jazdy 6:09, 7:15, 8:28;
- w godz. szczytu (14:00 - 17:00) minimalna częstotliwość określona w Planie wynosiła 60 min w kierunku Dębina (odjazdy z Lublina po godz. 14:00, 15:00, 16:00), a zgodnie z rozkładem jazdy 14:35, 15:35, 16:35.

³¹ Przyjętego na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

³² Możliwa do obsługi sezonowa organizacja przez Województwo Lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów.

³³ Kat. A Lublin - Rejowiec, Kat. B Lublin - Dęblin oraz Rejowiec - Chełm, Kat. C Lublin - Kraśnik, Dęblin - Biała Podlaska - Terespol, Kat. D Parczew - Lublin.

W pozostałych godzinach kursowanie pociągów przewidziano w odstępie 120 min, a wg rozkładu jazdy przerwy między kursami wynosiły od 60 do 207 min.

3) Lublin - Kraśnik:

- w godz. szczytu (6:00 - 9:00) i (14:00 - 17:00) minimalna częstotliwość wynosiła 120 min w kierunku Lublina i Kraśnika, a zgodnie z rozkładem jazdy 6:01, 7:14, 8:04 oraz 14:35, 15:45 i 16:55. W pozostałych godz. założono kursowanie pociągów w odstępie 120 min, a wg rozkładu jazdy przerwy między kursami wynosiły od 67 do 272 min.

W Planie przyjęto również, że na odcinkach kategorii typu A i B, w dni robocze w okresie wakacji szkolnych, dopuszczalne będzie kursowanie pociągów w godzinach szczytu w częstotliwością przewidzianą dla godzin pozaszczytowych, natomiast w dni wolne, tj. soboty, niedziele i święta - częstotliwość kursowania dostosowana zostanie do potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem powtarzalności godzin odjazdów.

(akta kontroli tom I str. 129-132, tom II str. 183-185, tom III str. 248)

W wyjaśnieniach Dyrektor Departamentu podała, że częstotliwości wskazane w Planie przedstawiają pożądany stan usług przewozowych w zakresie dostępności transportu publicznego w czasie. Stanowią standard, do którego Organizator powinien dążyć w swoich działaniach. Obowiązujący rozkład jazdy pociągów i częstotliwość ich kursowania jest wypadkową wielu czynników, np. możliwości finansowych Organizatora, możliwości taborowych i kadrowych Operatora oraz przepustowości sieci kolejowej. Odstępstwa od Planu w zakresie liczby pociągów w poszczególnych porach dnia wynikają z potrzeby zaspokojenia realnych i najpilniejszych potrzeb przewozowych.

(akta kontroli tom III str. 41-47)

Ustalono, że według obowiązującego w czasie kontroli NIK rozkładu jazdy, najmniej bezpośrednich pociągów kursowało na trasie Lublin - Łuków: w kierunku Łukowa, wyjazd z Lublina 7:35, przyjazd do Łukowa o 9:38; w kierunku Lublina, wyjazd z Łukowa 6:28, przyjazd do Lublina 8:28. Do Łukowa przez Lublin kursował również pociąg relacji Chełm - Łuków, wyjazd z Chełma 3:59 (z Lublina 5:09), przyjazd do Łukowa 7:17. Jednocześnie na linii użyteczności publicznej Lublin - Łuków, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy do zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego³⁴, dostępnych było 14 par połączeń drogowych³⁵.

Cztery pary pociągów kursowało na trasie Lublin-Zamość: w kierunku Zamościa (wyjazd z Lublina 9:30, 13:38, 17:00, 19:55, przyjazd do Zamościa 11:49, 15:53, 19:15, 22:10), natomiast w kierunku Lublina (wyjazd z Zamościa 5:13, 8:34, 12:08; 16:03, przyjazd do Lublina o 7:30, 10:52, 14:25, 18:22). Według rozkładu jazdy w transporcie drogowym, na linii Lublin-Zamość dostępnych było 34 połączeń drogowych³⁶.

(akta kontroli tom II str. 183-185, tom III str. 249)

Opracowanie projektu oferty przewozowej Samorząd Województwa zlecał Operatorowi, co było zgodne z postanowieniami umów kolejowych. Przygotowany przez Operatora projekt rozkładu jazdy był każdorazowo uzgadniany

³⁴ Udostępnionym w BIP https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=849&action=details&document_id=1661649
Zamieszczone rozkłady jazdy zachowywały ważność do 31 grudnia 2023 r.

³⁵ W tym w godz. 6:00-9:00 wyjazd z Łukowa 6:35, 7:10, 7:50, 8:35; natomiast w godz. 14:00 - 17:00 wyjazd z Lublina 14:10, 16:10, 16:40, przyjazd do Łukowa 15:48, 17:48, 18:49.

³⁶ W tym w godz. 6:00-9:00 wyjazd z Zamościa 6:05, 6:15, 6:25, 6:45, 7:25, 7:45, 7:55, 8:25, 8:55; natomiast w godz. 14:00 - 17:00 wyjazd z Lublina 14:30, 14:45, 15:05, 15:25, 15:30, 15:50, 16:05, 16:25, 16:50.

z Organizatorem³⁷. Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że Samorząd Województwa uczestniczył w opracowywaniu wszystkich edycji rozkładów jazdy pociągów w okresie objętym kontrolą NIK. Udział UMWL w tym procesie polegał w szczególności na: analizie i uzgadnianiu przekazanego przez Operatora projektu rozkładu, uczestnictwie w siedzibie Polregio w spotkaniach dot. uzgodnienia tzw. połączeń stykowych (w okresie pandemii koronawirusa SARS-Cov-2 zdalnie), uczestnictwie w konferencjach rozkładowych organizowanych przez zarządcę infrastruktury centralnie lub w ekspozyturze w Lublinie, bieżących konsultacjach zmian obowiązującej oferty przewozowej z Operatorem, a także konsultacjach zmian w rozkładach jazdy związanych z okresami zamknięciowymi wynikającymi z właściwych Regulaminów sieci PKP PLK S.A.

(akta kontroli tom I str. 186-202, tom II str. 25-27, 196-197, tom III str. 330-336)

Samorząd Województwa, mając na uwadze poprawę efektywności organizacji kolejowych przewozów w 2023 r., zawarł umowę z firmą prowadzącą działalność gospodarczą o świadczenie usług doradztwa w tym zakresie. W ramach tej umowy wykonawca zobowiązany został w szczególności do: opracowania pisemnego projektu oferty przewozowej kolei w rozkładzie jazdy pociągów edycji 2023/2024 z uwzględnieniem m.in. wniosków Zamawiającego, Operatora, środowisk lokalnych oraz pasażerów; pozyskania od zewnętrznych operatorów kolejowych działających na liniach województwa lubelskiego³⁸ informacji o założeniach projektów rozkładu jazdy na tych liniach oraz bieżące uaktualnianie informacji w tym zakresie; współdziałania z przedstawicielami Zamawiającego w procesie organizacji przewozów i przygotowaniu pisemnych propozycji korekt rozkładu jazdy pociągów edycji 2023/2024; monitorowania bieżącej oferty przewozowej pod kątem jej zgodności z zapisami umowy oraz formułowanie wniosków i opinii w sprawie poprawy efektywności i atrakcyjności oferty; a także monitorowanie skarg i wniosków pasażerów.

Sporządzony przez ww. firmę projekt oferty przewozowej zakładał m.in. uruchomienie całorocznych przewozów na Roztocze, likwidację nieefektywnych służb i przestojów taboru kolejowego, rezygnację z połączeń o najmniejszej frekwencji (praca eksploatacyjna z tych połączeń zostanie przesunięta w inne, potencjalnie korzystniejsze dla pasażerów, godziny funkcjonowania), uruchomienie szybkich pociągów studenckich (dowożących do Lublina w niedziele), korektę terminów świątecznych, przejęcie całościowej obsługi połączeń relacji Rzeszów Główny – Lublin Główny przez zakład Przewozy Regionalne Lublin.

(akta kontroli tom III str. 149-183)

Na podstawie pism Operatora, informujących o odwołanych pociągach na całej lub części trasy, które wpłynęły do Urzędu w I półroczu 2018 i 2019 roku, II półroczu 2020 r. oraz w I kwartale 2023 r. ustalono, że na 193 takich przypadków, w 106 - zapewniono komunikację zastępczą, a w pozostałych – podróżni w większości realizowali podróż pociągiem w odstępie kursowania od 25 do 124 min po odjeździe pociągu odwołanego. W przekazywanych pismach Operator uzasadniał brak zapewnienia komunikacji zastępczej: niezasadnością jej uruchomienia ze względu na krótki czas zamówienia oraz wydłużony czas przejazdu tej komunikacji oraz odmowami wykonania usługi przez przewoźników drogowych. Najczęstszymi

³⁷ W 2021 r. Organizator zgłosił uwagi do przedłożonego projektu rozkładu jazdy pociągów, które dotyczyły godzin kursowania wybranych pociągów oraz łączenia relacji części pociągów lub zmiany obsługi trakcyjnej w celu lepszego wykorzystania jednostek zakupionych w ramach projektu „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”.

³⁸ Tj. działających na liniach kolejowych na terenie województwa lubelskiego lub na terenie województwa sąsiedniego dojeżdżających do stacji, do której dojeżdżają pociągi uruchamiane na zlecenie Województwa Lubelskiego.

przyczynami odwołania pociągów były defekty pojazdów kolejowych, prace modernizacyjne oraz wypadki kolejowe.

(akta kontroli str. tom III str. 339-358)

Według wyjaśnień Dyrektora Wydziału, Organizator dokłada starań, aby w miarę posiadanych możliwości weryfikować przekazywane przez Operatora informacje dotyczące przyczyn nieuruchamiania komunikacji zastępczej. Czynności te są realizowane na różne sposoby. W większości przypadków opiera się to na wiedzy pracowników w zakresie układu sieci komunikacyjnej województwa (zarówno tej kolejowej, jak i drogowej). Organizator przewozów jest także w posiadaniu informacji o czasie przejazdu potencjalnej komunikacji zastępczej na poszczególnych odcinkach. W przypadkach budzących szczególne wątpliwości żądane są do Operatora dodatkowe wyjaśnienia.

(akta kontroli tom III str. 359, 366-374)

W poszczególnych latach 2018-2022 wysokość kosztów stałych³⁹ bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego kształtowała się odpowiednio: 72 953,1 tys. zł; 78 974,3 tys. zł; 85 654,1 tys. zł, 91 938,2 tys. zł oraz 113 321,5 tys. zł.

(akta kontroli tom II 392, 438, 491, 527, 557, tom III str. 237-238)

Wpływające do Urzędu w okresie objętym kontrolą skargi/wnioski pasażerów dotyczyły głównie: zmiany rozkładu połączeń pociągów, uruchomienia nowych oraz kontynuacji połączeń zawieszonych. Wszystkim osobom udzielono odpowiedzi uzasadniając: przyczynę zmiany rozkładu jazdy pociągów m.in. potrzebą zapewnienia skomunikowania z pociągami jadącymi w innym kierunku, brak połączeń – m.in. ograniczoną przepustowością na niektórych liniach w związku z wykonywaniem prac modernizacyjnych oraz zaplanowanymi zamknięciami torowymi. Niejednokrotnie Organizator zwracał się do zarządcy infrastruktury (PKP PLK) z prośbą o przeanalizowanie rozkładu jazdy pod kątem zmiany. Niejednokrotnie informowano skarżących, że uruchomienie połączeń będzie uzależnione od posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie Województwa Lubelskiego.

(akta kontroli tom III str. 376-379)

W latach objętych kontrolą wzrost cen biletów w taryfie podstawowej nastąpił: w 2018 r. - średnio o 3,18% (od 2 lipca 2018 r.), w 2019 r. - średnio o 8% (od 15 grudnia 2019 r.), w 2021 r. - średnio o 10% w związku z cykliczną korektą cen biletów dokonaną w oparciu o wskaźnik cen i usług konsumpcyjnych dla pasażerskiego transportu kolejowego ogłoszonego przez GUS (od 12 grudnia 2021 r.), w 2022 r. - średnio o 15% (od 1 sierpnia 2022 r.). Zmiany cen biletów, zgodnie z postanowieniami umów kolejowych⁴⁰, były uzgadniane z Operatorem.

(akta kontroli tom III str. 185-235)

Ceny biletów w taryfie podstawowej, po wzroście cen, przeanalizowano na przykładzie trzech linii kolejowych (na odcinkach do najbliższej stacji kolejowej poza Lublinem oraz do stacji końcowej):

- Lublin Główny - Parczew Kolejowa: na odcinku najkrótszym⁴¹ cena biletu wzrosła z 5,30 zł do 5,80 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 6,40 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 7,40 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 7,60 zł (od 11 grudnia 2022 r.).

³⁹ Ustalona na podstawie rocznych rozliczeń rekompensaty składanych przez Operatora.

⁴⁰ Organizator, we współpracy z Operatorem, określa wysokość opłat za przejazd w ramach wykonywanych przewozów, z uwzględnieniem właściwych przepisów i wytycznych, w tym dotyczących m.in. ulg ustawowych czy ulg ustanawianych przez właściwe organy Organizatora. W przypadku zmiany wysokości opłat za przejazd zaproponowanych przez Organizatora, strony uzgadniają wpływ tej zmiany na wysokość rekompensaty.

⁴¹ Lublin Główny – Ciecierzyn.

Cena biletu na całym odcinku⁴² wzrosła z 14,60 zł do 15,60 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 17,80 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 20,50 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 21,50 zł (od 11 grudnia 2022 r.),

- Lublin Główny - Chełm: na odcinku najkrótszym⁴³ cena biletu wzrosła z 5,30 zł do 5,80 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 6,40 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 7,40 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 7,60 zł (od 11 grudnia 2022 r.).

Na odcinku najdłuższym⁴⁴ cena wzrosła z 16,10 zł do 17,20 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 19,30 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 22,20 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 22,90 zł (od 11 grudnia 2022 r.),

- Lublin Główny - Zamość Wschód: cena biletu na odcinku najkrótszym⁴⁵ wzrosła z 5,30 zł do 5,80 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 6,40 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 7,40 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 7,60 zł (od 11 grudnia 2022 r.).

Na odcinku najdłuższym⁴⁶ cena wzrosła z 23,60 zł do 25,60 zł (od 15 grudnia 2019 r.); 29,20 zł (od 12 grudnia 2021 r.); 33,60 zł (od 1 sierpnia 2022 r.) i 34,60 zł (od 11 grudnia 2022 r.).

Na ww. liniach kolejowych Operator, poza taryfą podstawową, przewidział promocje cenowe na zakup biletu, np.: „Bilet Lubartowski” według aktualnego cennika kosztował 9,90 zł na całej długości linii Lublin Główny - Parczew Kolejowa⁴⁷ oraz „Połączenie w dobrej cenie” na odcinku Lublin Główny - Zamość z ceną biletu 19 zł⁴⁸.
(akta kontroli tom III str. 236)

W umowach kolejowych Operator został zobowiązany do zapewnienia odpowiedniej jakości świadczonych usług w szczególności pod względem: bezpieczeństwa podróży i ich mienia, oznakowania oraz czystości taboru, warunków podróży (m.in. związanych z zapewnieniem oświetlenia, ogrzewania i innego wyposażenia taboru), a także punktualności odjazdów i przyjazdów.

Do obowiązków Operatora należało również podejmowanie działań ułatwiających podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej sprawności ruchowej i osobom niepełnosprawnym korzystanie z Przewozów. Parametry i normy jakościowe związane ze świadczeniem przewozów zostały uszczegółowione w załączniku nr 3 do umów. W dokumencie tym określono, że zapewnienie osobom niepełnosprawnym odpowiednich parametrów jakościowych (wyposażenie pojazdów w co najmniej jedną toaletę i jedno urządzenie po każdej stronie ułatwiające wsiadanie, wysiadanie i podróżowanie) zapewniają składy pociągu formułowane z nowych pojazdów wyprodukowanych po roku 2010.

Według wyjaśnień Dyrektora Wydziału Organizator przewozów w sposób zamierzony ograniczył zakres taboru, który powinien posiadać udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Tabor posiadany przez Operatora to większości elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57 i pochodne w różnym stopniu modernizacji. Biorąc pod uwagę planowany i sfinalizowany pod koniec 2021 roku przez Samorząd Województwa Lubelskiego projekt pn. „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”, w ramach którego dokonano zakupu dziewięciu nowoczesnych elektrycznych pojazdów trakcyjnych serii EN98A, nie było uzasadnienia do stawiania daleko idących wymagań w stosunku do taboru Operatora, który sukcesywnie jest wycofywany z ruchu lub przesuwany przez Operatora do realizacji zadań przewozowych w innych regionach Polski.

⁴² Lublin Główny – Parczew Kolejowa.

⁴³ Lublin Główny – Świdnik Miasto.

⁴⁴ Lublin Główny – Chełm.

⁴⁵ Lublin Główny – Świdnik Miasto.

⁴⁶ Lublin Główny – Zamość Wschód.

⁴⁷ Cena biletu w publicznym transporcie drogowym wynosiła 14 zł.

⁴⁸ Cena biletu w publicznym transporcie drogowym wynosiła 25 zł.

Postawienie takiego wymogu wiązałby się więc z koniecznością modernizacji jednostek, które w niedługim czasie przestałyby realizować pracę przewozową na rzecz Województwa Lubelskiego. Organizator przewozów w ramach rekompensaty poniósłby znaczną część kosztów ich dostosowania do potrzeb podróży o ograniczonej możliwości poruszania się, po czym po relatywnie niedługim czasie od modernizacji i poniesieniu z tego tytułu znacznych kosztów, tabor ten przestałby być użytkowany w ramach zawartej umowy PSC.

W latach 2018-2022 udział pracy eksploatacyjnej wykonanej taborem z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych w ramach Umów PSC z Województwem Lubelskim wzrósł z 67% do 92%. Operator prowadzi ponadto dedykowaną stronę internetową „Podróż bez barier z POLREGIO”⁴⁹ oraz opracował regulamin dla pracowników niepełnosprawnych.

(akta kontroli tom II str. 18-57, 188-228, tom III str. 382-401)

Według postanowień umów kolejowych, przewozy świadczone były w danym okresie rozliczeniowym zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy, który zawierał informacje m.in. na temat zestawienia składów pociągów. W uzasadnionych przypadkach zestawienie składów za zgodą stron mogło zostać zmienione, w szczególności w odniesieniu do ilości pojazdów w ramach danego składu. Okazjonalna zmiana zestawienia składu pociągu wynikająca z uwarunkowań operacyjnych (np. konieczność przewiezienia wyjątkowo większej liczby pasażerów) lub z przyczyn niezależnych od Operatora, nie wymagała uprzedniej zgody Organizatora. O zmianach Operator pisemnie informował Organizatora w formie szczegółowych zestawień miesięcznych (zawierających datę zmiany, nr pociągu, relację, zestawienie planowe, zestawienie faktyczne i przyczynę zmiany).

W załączniku Nr 3 do umów kolejowych określone zostały parametry jakościowe dla taboru, który był eksploatowany w celu realizacji umowy dla elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych m.in. w zakresie liczby miejsc siedzących oraz stojących. W umowach nie zawarto parametrów jakościowych dotyczących przepełnień w składach pociągów. Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że na terenie województwa lubelskiego nie stwierdza się tego typu problemów. Do Organizatora przewozów nie napływały skargi dotyczące nadmiernego zatłoczenia w typowych codziennych dojazdach do pracy i szkoły. Organizator przewozów otrzymuje na bieżąco wyniki badań frekwencyjnych w pociągach, dzięki którym może dokonywać odpowiednich analiz służących uzgodnieniu zmiany zestawienia pociągu. W okresie objętym kontrolą NIK tendencja w ilości przewożonych pasażerów była raczej spadkowa, w związku z czym zestawienia pociągów częściej były zmniejszane niż wymagały zwiększenia. Było to spowodowane m. in. bardzo dużą intensyfikacją prac modernizacyjnych na sieci kolejowej województwa, a następnie wejściem w okres pandemii koronawirusa SARS-Cov-2.

(akta kontroli tom II str. 50-57, 222-228, tom III str. 382-401)

W umowach o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich obowiązujących w latach 2017-2020 oraz 2021-2030 nie zawarto postanowień pozwalających na rozwiązanie/wypowiedzenie umowy z winy Operatora. Opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli tom II str. 18-46, 188-216)

W latach 2018-2023 Operator nie zlecał na zewnątrz i nie występował do Organizatora przewozów o wyrażenie zgody na zlecenie podwykonawcom realizacji zobowiązań wynikających z umowy kolejowej.

(akta kontroli tom III str. 41, 47)

⁴⁹ <https://polregio.pl/pl/obsługa-klienta/podroz-bez-barier/>

2.3. Kontrola wykonania umów PSC i nakładania kar umownych

W umowach kolejowych przewidziane zostały czynności kontrolne Organizatora, których przedmiotem mogły być: zakres, jakość i punktualność świadczonych przewozów oraz poprawność dokumentacji związanej z ich świadczeniem.

W dniach od 26 sierpnia do 14 listopada 2022 r. Organizator przeprowadził u Operatora (z własnej inicjatywy) kontrolę ustalonych w umowie parametrów i norm jakościowych⁵⁰. Kontrolowany podmiot został oceniony pozytywnie z zastrzeżeniami. Stwierdzone uchybienia dotyczyły nieprawidłowego wskazania godziny na wyświetlaczu, zbyt cichego zapowiadania stacji/przystanków lub braku zapowiadania wszystkich stacji i przystanków w systemie zapowiedzi głosowych, wyczuwalnego zapachu spalin (w jednym przypadku), niedoczyszczonych szyb wiatrołapów. Operator poinformował Urząd o podjętych działaniach w sprawie zgłoszonych zastrzeżeń. W wyniku przeprowadzonej kontroli nie stwierdzono podstaw do naliczenia kary.

(akta kontroli tom II str. 39, 209, tom III str. 63-89)

Dyrektor Departamentu wyjaśniła m.in., że przyczyna przeprowadzanie jednej kontroli jakości w latach 2018-2023 był trwający od 20 maja 2020 r. stan zagrożenia epidemicznego zostało wprowadzone Zarządzenie Nr 148/2020 Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 25 września 2020 r. w sprawie zasad postępowania w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego w Lublinie w związku z wirusem SARS-CoV-2. Zgodnie z tym Zarządzeniem działalność kontrolna pracowników Urzędu została ograniczona. Natomiast w okresie poprzedzającym pandemię COVID-19 szereg linii kolejowych lub ich odcinków było z kolei czasowo wyłączane z eksploatacji ze względu na intensyfikację prac modernizacyjnych prowadzonych przez zarządcę infrastruktury. Skutkowało to istotnym ograniczeniem w uruchamianiu pociągów. W związku ze zwiększeniem liczby pracowników od bieżącego roku zajmujących się przewozami kolejowymi, przewiduje się wykonać co najmniej dwie tury kontroli, z których jedna jest w trakcie.

(akta kontroli tom III str. 382-387)

W latach objętych kontrolą Organizator przeprowadził również u Operatora (we własnym zakresie) cztery kontrole dotyczące prawidłowości wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego⁵¹, przeznaczonych wyłącznie na koszty związane z modernizacją i naprawą taboru kolejowego wykorzystywanego do realizacji przedmiotu umowy. W wyniku tych kontroli ustalono, że wydatki z Funduszu Kolejowego przedstawione przez Operatora na naprawy i przeglądy mieściły się w kryteriach określonych przez Ministerstwo Infrastruktury⁵².

Czynności kontrolne wobec Polregio prowadził również Departament Kontroli i Audytu Wewnętrznego Oddział Kontroli Przewozowej UMWL w zakresie prawidłowości poprawnego wyliczenia rozsądnego zysku za 2019 r. i 2021 r. oraz zewnętrzna firma audytorska. W wyniku tych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli tom I str. 525-527, tom III str. 90-148)

Organizator, poza przeprowadzoną w 2022 r. kontrolą, monitorował ustalone w umowach kolejowych wskaźniki jakościowe na podstawie przekazywanych przez Operatora sprawozdań z punktualności, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji złożonych przez pasażerów w związku z realizacją umowy⁵³,

⁵⁰ Kontrola została przeprowadzona w trakcie realizacji przewozu na odcinkach: Lublin Główny - Lublin Airport, Lublin Główny - Parczew Kolejowa, Lublin Główny - Dęblin, Dęblin - Łuków, Łuków - Terespol, Terespol - Lublin Główny oraz Lublin Główny - Zamość Starówka.

⁵¹ Protokół kontroli z 31 stycznia 2023 r., 11 lutego 2022 r., 17 lutego 2021 r. i 24 czerwca 2020 r.

⁵² W piśmie z 5 listopada 2010 r. (TK1-500-102/10).

⁵³ Wymaganych na podstawie ust. 7.2 umów kolejowych.

a także *Raportów z badania opinii klientów na temat jakości świadczonych usług*⁵⁴. Z raportów tych wynika, że poziom zadowolenia respondentów m.in. w zakresie punktualności pociągów, czasu przejazdu, kosztów podróży, liczby miejsc w stosunku do zapotrzebowania oraz czystości pociągu był zdecydowanie zadowalający lub zadowalający. Uzyskane w tym zakresie dane służyły ocenie stanu taboru kolejowego, jakości podróży oraz były wykorzystywane przy opracowywaniu oferty przewozowej. W 2022 r. Organizator przeprowadził również własne badanie ankietowe, w którym podróżni mieli możliwość przekazania uwag nt. kursowania pociągów, skomunikowania pomiędzy środkami transportu, a także oceny podróży koleją. Wpływające do Urzędu skargi, reklamacje i wnioski podróżnych nie stanowiły podstawy do przeprowadzenia kontroli jakości wykonywanych przez Operatora usług.
(akta kontroli tom II str. 18-585, tom III str. 251-329)

W latach 2021-2023 Urząd nałożył na Operatora przewozów kolejowych kary umowne za nieprawidłowe wykonanie umowy z 2020 r. w łącznej kwocie 28 650 zł. Katalog kar, sposób ich obliczania i wysokość określał zał. nr 13 do ww. umowy. Kary nałożono za: niedotrzymanie poziomu punktualności – opóźnienia pociągu powyżej 10 minut w stosunku do planowanej godziny przyjazdu (18 650 zł); odwołanie pociągu objętego umową w całej lub części relacji⁵⁵ (9200 zł) oraz za opóźnienie pociągu powyżej 120 min (800 zł). Kary naliczone zostały na podstawie przekazywanych przez Operatora kwartalnych sprawozdań z punktualności (zał. nr 11 do umowy kolejowej), wykazów pociągów opóźnionych więcej niż 10 min (zał. nr 11A) oraz pism Operatora informujących o znacznych opóźnieniach pociągu. Wszystkie nałożone kary zostały zapłacone.

(akta kontroli tom III str. 1-40)

Urząd nie nakładał kar umownych na Operatora w latach 2018-2020. W zał. nr 13 do umowy kolejowej z 2016 r. określono katalog tych kar, który obejmował m.in. kary w wysokości: 100 zł za każdy przypadek odwołania pociągu bez zapewnienia podróżnym komunikacji zastępczej⁵⁶ oraz 250 zł⁵⁷ za niedotrzymanie poziomu punktualności kwalifikowanej za każdy kwartał, w którym wymagany poziom (wynoszący co najmniej 95% dla wszystkich przewozów) nie został dotrzymany. Na podstawie kwartalnych sprawozdań Operatora za lata 2018-2020 ustalono, że poziom punktualności dla wszystkich przewozów wynosił ponad 99%.

(akta kontroli tom II str. 254-255, 404-421, 448-472, 503-520, 536-550, 566-585)

Z badanej próby 162⁵⁸ odwołanych w latach 2018-2020 pociągów w całej lub części relacji w 14 przypadkach podróżni realizowali przejazd pociągiem w odstępie kursowania powyżej 60 min (od 62 do 105 min) po odjeździe pociągu odwołanego lub Operator nie wykazał, że zapewnienie komunikacji zastępczej było niemożliwe lub niecelowe. Odnosząc się do nienalożenia kary w 14 przypadkach Organizator podał uzasadnienie takiego działania.

(akta kontroli tom III str. 339-354, 359-369)

Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że zgodnie z postanowieniami umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2017-2020, Organizator mógł nałożyć na Operatora kary umowne w związku

⁵⁴ Wymaganych na podstawie ust. 7.5 umów kolejowych.

⁵⁵ Za wyjątkiem przypadku odwołania pociągu przy zapewnieniu komunikacji zastępczej oraz za wyjątkiem odwołania pociągu z przyczyn siły wyższej.

⁵⁶ Z zastrzeżeniem: a) niezapewnienia komunikacji zastępczej jest uzasadnione tym, że w czasie nie dłuższym niż 60 min od planowanego odjazdu odwołanego pociągu przewidziany jest kolejny pociąg jadący w tym samym kierunku i zatrzymujący się na tych samych stacjach, b) odwołany został pociąg w części relacji a Operator wykazał, że zapewnienie komunikacji zastępczej było w danym przypadku niemożliwe lub niecelowe.

⁵⁷ Za każdy 1% poziomu punktualności poniżej poziomu wymaganego.

⁵⁸ W I półroczu 2018 r. - 40, w I półroczu 2019 r. - 50 oraz w II półroczu 2020 r. - 72.

z niewykonywaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązań wynikających z umowy. Przyjmuje się, że karę nakłada się za zawinione działanie lub zaniechanie. Kary umowne nie były nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od Operatora okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie przewozów, w tym także w przypadku wystąpienia siły wyższej lub w przypadku zwolnienia Operatora od obowiązku wykonania przewozu stosownie do postanowień prawa przewozowego. Za obiektywne niezależne od Operatora okoliczności uznaje się również kolizje i wypadki, w których uczestniczy pojazd, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia. Organizator traktuje każdą informację o odwołaniu pociągu w sposób indywidualny, każdorazowo w miarę posiadanych możliwości analizując ich okoliczności i przyczyny. W miarę potrzeb Organizator zwraca się do Operatora lub innych instytucji z prośbą o dodatkowe wyjaśnienia w formie pisemnej, elektronicznej lub drogą telefoniczną.

(akta kontroli tom III str. 366)

W umowach o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich obowiązujących w latach 2017-2020 oraz 2021-2030 zdefiniowano jako punktualny pociąg, pociąg opóźniony o 10 minut, podczas gdy metodologia przyjęta przez Prezesa UTK zakłada 6 minutowe opóźnienie⁵⁹. Opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli tom II str. 83-85, 254-255, tom III str. 382-387)

W umowach kolejowych nie zawarto postanowień dotyczących nałożenia kar umownych w przypadku zestawienia składów pociągów w sposób niezgodny z umową, przepełnień oraz niedochowania jednostkowej punktualności na odjeździe (umowa z 2020 r.) oraz na odjeździe i przyjeździe (umowa z 2017 r.). Nie przewidziano również nałożenia kar za odwołanie pociągu bez zapewnienia komunikacji zastępczej (w przypadku udokumentowanej odmowy wykonania kursu przez przewoźnika realizującego komunikację zastępczą) oraz wystąpienia obiektywnych niezależnych od Operatora okoliczności, dotyczących zdarzeń i wydarzeń, w których uczestniczy pojazd użytkowany przez Operatora, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia.

(akta kontroli tom II str. 18-85, 188-255)

Według wyjaśnień Dyrektora Wydziału w odniesieniu do przepełnień składów nie określono kary umownej ze względu na brak tego typu zjawisk w latach poprzednich. W przypadku niezapewnienia komunikacji zastępczej, jeśli w czasie nie dłuższym niż 60 minut od planowanego odjazdu odwołanego pociągu jedzie kolejny pociąg, Organizator przewozów za punkt odniesienia bierze pod uwagę ogłoszony do publicznej wiadomości rozkład jazdy. Podczas konstruowania zapisów umowy trudno bowiem przewidzieć wszystkie możliwe przypadki. Organizator uznaje zapis dotyczący udokumentowania odmowy realizacji komunikacji zastępczej za wystarczający. Trudno oczekiwać, że w absolutnie każdym przypadku komunikacja zastępcza zostanie zapewniona. Rynek przewoźników autobusowych na terenie województwa lubelskiego jest silnie rozdrobniony i firmy te nie posiadają bardzo często wystarczającego potencjału w postaci odpowiedniej ilości pojazdów i kierowców, odpowiadającego stosunkowo rzadkim i incydentalnym przypadkom odwołania pociągów.

(akta kontroli tom III str. 382-401)

W okresie objętym kontrolą NIK wystąpił jeden przypadek umorzenia nałożonej na Operatora kary pieniężnej w wysokości 200 zł z tytułu odwołania dwóch pociągów na trasie Lublin - Lubartów Słowackiego - Lublin, bez zapewnienia podróży

⁵⁹ Link do metodologii Prezesa UTK <https://dane.utk.gov.pl/sts/punktualnosc/punktualnosc-pasazerska/19997,Punktualnosc-przewozow-pasazerskich.html#Metodyka>

komunikacji zastępczej. Dyrektor Wydziału wyjaśniła, że umorzenie nałożonej kary nastąpiło po przedstawieniu przez Polregio dodatkowych okoliczności wyjaśniających, w wyniku których stwierdzono, że działanie to nie było zawinione przez Operatora. Odstąpienie od nakładania kar umownych następuje w przypadkach, gdy z analizy sytuacji lub dodatkowych wyjaśnień wynika, że zdarzenie nie nastąpiło w wyniku zaniedbania.

(akta kontroli tom I str. 182-202, 298-315)

Stwierdzone
nieprawidłowości

1. W działalności UMWL w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości: Urząd przekazując Prezesowi UTK do zaopiniowania projekt umowy kolejowej na lata 2021-2030 w dniu 16 października 2020 r. naruszył przepis art. 28pb ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z tym przepisem organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje do zaopiniowania Prezesowi UTK projekt umowy na 30 dni przed bezpośrednim zawarciem umowy, o której mowa w art. 22 ust. 1 uptz. Umowę zawarto 5 listopada 2020 r., a zatem jej projekt powinien zostać przekazany do zaopiniowania najpóźniej 6 października 2020 r. Dyrektor Departamentu nie wyjaśniła przyczyn nieprzekazania przedmiotowego projektu umowy Prezesowi UTK w wymaganym terminie.

(akta kontroli tom II str. 5, tom III str. 41-47)

2. Niedochowany został siedmiodniowy termin przekazania Prezesowi UTK kopii podpisanej umowy określony w przepisie art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym. Umowę przekazano 12 stycznia 2021 r.⁶⁰ z opóźnieniem wynoszącym 61 dni. Dyrektor Departamentu wyjaśniła, że kopia umowy została przekazana wraz z kopią aneksu nr 11 umowy kolejowej obowiązującej do 2020. Był to okres przejściowy pomiędzy wygaśnięciem umowy na lata 207-2020 oraz początkiem obowiązywania umowy na lata 2021-2030. Aneks nr 11 uzgadniał finansowanie pociągów w 2020 r., których kursowanie było kontynuowane w roku 2021 w ramach nowej umowy PSC.

(akta kontroli tom II str. 17, tom III str. 41-47)

3. W umowach kolejowych na lata 2017-2020 oraz 2021-2030 nie w pełni zabezpieczono interes publiczny, ponieważ:
 - nie zawarto postanowień pozwalających na rozwiązanie/wypowiedzenie umowy w związku z niewykonywaniem lub nienależytym wykonywaniem umowy z winy Operatora. Według Dyrektora Wydziału umowy uwzględniały wszystkie wymagane elementy ujęte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym,
 - nie przewidziano kar umownych w sytuacjach zawinionych przez Operatora. W umowach postanowiono, że kary umowne nie będą nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od Operatora okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie przewozów, za które uznano zdarzenia i wydarzenia, w których uczestniczy pojazd użytkowany przez Operatora, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia. Dyrektor Wydziału nie wyjaśniła przyczyn wyłączenia kar umownych w tym zakresie,
 - jako punktualny zdefiniowano pociąg opóźniony o 10 minut, podczas gdy metodologia przyjęta przez Prezesa UTK zakłada 6 minutowe opóźnienie⁶¹. Dyrektor Wydziału wyjaśniła m.in., że metodologia przyjęta i stosowana przez Prezesa UTK nie jest powszechnie obowiązującym przepisem prawa. Do 2018 r. Prezes UTK za punktualny uważał pociąg opóźniony do 5 minut, a od 2019 r. za

⁶⁰ Data wysłania pisma.

⁶¹ Link do metodologii Prezesa UTK <https://dane.utk.gov.pl/sts/punktualnosc/punktualnosc-pasazerska/19997,Punktualnosc-przewozow-pasazerskich.html#Metodyka>

punktualny uważa pociąg opóźniony do 6 minut⁶². Kary za jednostkowe opóźnienia zostały wprowadzone do umowy PSC 2021-2030 po analizach i wnioskach z poprzednich umów, z których wynikało, że stosowany wcześniej procentowy wskaźnik opóźnienia nie pozwala na zidentyfikowanie jednostkowych przypadków niewłaściwego wykonywania umowy przez Operatora.

(akta kontroli tom II str. 18-85, 188-255, tom III str. 382-387)

OCENA CZĄSTKOWA

Samorząd Województwa zawarł dwie umowy kolejowe zgodnie z przepisami upżz oraz systematycznie uczestniczył w ustalaniu siatki połączeń i rozkładu jazdy. Podjął również działania w celu opracowania oferty przewozowej dostosowanej do aktualnych potrzeb mieszkańców z uwzględnieniem założeń Planu, optymalizacji wykorzystania taboru kolejowego oraz skomunikowania połączeń kolejowych z innymi rodzajami transportu. Kontrolował prawidłowość wykonania umów kolejowych, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości egzekwował kary umowne. Wyrażał zgodę na wzrost cen biletów, oferując jednocześnie na wybranych odcinkach atrakcyjne oferty promocyjne.

Nie został dochowany termin na przekazanie Prezesowi UTK projektu umowy kolejowej do zaopiniowania oraz kopii umowy podpisanej.

W umowach nie zawarto zapisów umożliwiających rozwiązanie umowy z winy Operatora oraz nie zapewniono postanowień umożliwiających nałożenie kary, gdy winę za zdarzenie ponosi Operator. Jako punktualny zdefiniowano pociąg opóźniony o 10 minut, podczas gdy metodologia przyjęta przez Prezesa UTK zakładała sześciominutowe opóźnienie.

3. Udział w realizacji programów wieloletnich dotyczących eliminowania wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym

Opis stanu faktycznego

Samorząd Województwa w latach objętych kontrolą uczestniczył w Programie Kolej +. Nie brał udziału w realizacji rządowego Programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku⁶³. Dyrektor Departamentu wyjaśniła, że z analizy zapisów programu rządowego wynikało, iż na jego wykonawcę wyznaczono ministra właściwego ds. transportu. Beneficjentami głównymi byli zarządcy infrastruktury bezpośrednio wspierani środkami publicznymi w ramach tego programu. Województwo Lubelskie jako organizator przewozów kolejowych, było beneficjentem docelowym I stopnia. UMWL pozytywnie zaopiniował ww. program na etapie konsultacji, w szczególności samą ideę projektu dotyczącą uelastycznienia zarządzania infrastrukturą kolejową i ułatwień dla potencjalnych zarządców. Województwo lubelskie obecnie nie jest zarządcą żadnej linii kolejowej. W ocenie Samorządu Województwa obecny zarządca infrastruktury kolejowej na obszarze właściwości organizatora przewozów, tj. PKP PLK S.A., realizuje w sposób odpowiedni swoje zadania (sukcesywnie modernizowane są kolejne linie kolejowe).

⁶² <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pociag-opozniony-do-6-minut-jest-o-czasie-nowe-statystyki-opoznien-za-pierwszy-kwartal-91803.html>

⁶³ Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zatwierdzony został uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r., ustanawiając ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Podstawowym celem programu było wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju. Uchwałą Nr 1/2021 z dnia 5 stycznia 2021 r. zmieniono program nadając mu nową nazwę „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2023 roku”. Zmiana pozwalała przejmować od zarządcy PKP PLK S.A. przez innych zarządców, w tym nieobjętych dotychczasowym Programem, nieeksploatowanych linii kolejowych w celu ich rewitalizacji, przy czym stworzono możliwość przekazywania na rzecz ww. zarządców odpowiednich środków z Programu na utrzymanie tych linii. Uchwałą nr 157/2021 z dnia 26 listopada 2021 r. zmieniono Program, w tym nadano mu nową nazwę „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”. Zmiana ta wprowadziła zmiany zasad finansowania Programu.

Samorząd Województwa nie planował i nie analizował możliwości przejęcia linii kolejowych od spółek Grupy PKP.

(akta kontroli tom I str. 186-190, 203)

W programie wieloletnim pn. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku⁶⁴ (dalej: Program Kolej+) Województwo Lubelskie było wnioskodawcą pięciu projektów, działając jako lider partnerstwa z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Przedmiotem projektów było opracowanie studium projektowo-technicznego i realizacja robót budowlanych. Projekty zakładały połączenie z Lublinem miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, niemających dostępu do kolei pasażerskiej: 1) Biłgoraja wraz z poprawą dostępności do transportu kolejowego miasta Kraśnik przez budowę linii kolejowej Szastarka - Janów Lubelski - Biłgoraj; 2) Zamościa przez prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odcinku Rejowiec - Zawada - Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada; 3) Włodawy przez rewitalizację połączenia Chełm - Włodawa (istniejąca linia kolejowa 81 Chełm - Włodawa oraz jej przedłużenie w pobliżu centrum Włodawy); 4) Łukowa przez elektryfikację linii kolejowej 30 Łuków - Lublin; 5) Łęcznej przez utworzenie połączenia kolejowego Lublin - Łęczna/LW Bogdanka; budowa odcinka Łęczna - LW Bogdanka miała umożliwić także jego wykorzystanie w dowozach pracowników do pracy w kopalni węgla, planowanej elektrowni oraz w przewozach towarowych na potrzeby zakładów zlokalizowanych w jej sąsiedztwie. Realizacja ww. projektów pozwoliłaby na połączenie kolejowe także miejscowości leżących wzdłuż ww. tras kolejowych z miastami powiatowymi i Lublinem.

(akta kontroli tom I str. 411-524)

Realizatorem i wykonawcą Programu Kolej+ były PKP PLK S.A. przy współpracy z samorządami. Projekty Samorządu Województwa zostały zakwalifikowane do udziału w Programie Kolej+, po przeprowadzeniu procedury naboru zgłoszeń projektów⁶⁵. Województwo lubelskie zawarło pięć umów w dniu 8 listopada 2022 r. z PKP PLK S.A. mających na celu realizację ww. projektów⁶⁶. Umowy potwierdzały złożenie przez Samorząd Województwa kompletnych dokumentów, a ich przedmiotem były zasady i warunki współpracy stron w celu pozyskania studium niezbędnego do realizacji projektu oraz realizacji robót budowlanych wg projektu. Wykonanie Studium dla projektów zostało zaplanowane na lata 2023-2026, a realizacja robót budowlanych na lata 2027-2028. Na wcześniejszym etapie, przed zawarciem umów, w zatwierdzonych wnioskach przewidywano realizację projektów na lata 2021-2027.

(akta kontroli tom I str. 554-599)

⁶⁴ Przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 151/2019 z dnia 3 grudnia 2019 r. Uchwałą Rady Ministrów Nr 196/2022 z 3 października 2022 r. zmieniono termin zakończenia Programu Kolej+, przesuwając go z 2028 r. do 2029 r. i zwiększając limit wydatków. Nadzór nad realizacją Programu Kolej+ powierzono ministrowi właściwemu ds. transportu, a jego wykonanie spółce PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK SA). W Programie Kolej+, w zestawieniu miejscowości z populacją powyżej 10 tys., wymienione zostały dwa miasta Zamość i Włodawa, które powinny zostać skomunikowane z Lublinem (ciąg Zamość - Lublin z wartością dofinansowania inwestycji nie mniejszą niż 405 mln zł oraz ciąg Włodawa - Lublin z wartością dofinansowania nie mniejszą niż 230 mln zł). W założeniach programu zadania inwestycyjne mogły być finansowane w 85 % (maksymalnie) ze środków programu, a w 15% (minimalnie) ze środków samorządowych.

⁶⁵ Wg informacji zamieszczonych na stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus> do 24 listopada 2021 r. jednostki samorządu terytorialnego złożyły wymagane w II etapie naboru dokumenty aplikacyjne, m.in. wstępne studia planistyczno-prognostyczne. Przedłożone przez samorządy dokumenty aplikacyjne, w tym deklaracje przewozów, deklaracje współfinansowania inwestycji w wysokości 15% i wstępne studia planistyczno-prognostyczne umożliwiły PKP PLK S.A. ocenę i klasyfikację zgłoszonych do programu projektów, co pozwoliło na utworzenie listy rankingowej, która została zaakceptowana przez Ministra Infrastruktury.

⁶⁶ Umowy regulujące zasady współpracy przy opracowaniu Studium Projektowo-Technicznego oraz realizacji robót budowlanych na potrzeby realizacji projektu w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 r.

Koszty projektów szacowane były przez PKP PLK S.A. W przypadku ich niezaakceptowania projekt podlegał dyskwalifikacji z Programu Kolej+. Szczegółowe zasady finansowania projektu były określone w umowach o realizację projektu. Całkowite wartości netto projektów wg umów⁶⁷ przedstawiały się następująco dla projektu pn.:

- „Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik” - 905 627,6 tys. zł (we wniosku wartość została oszacowana na 800 000 tys. zł dla wariantu I albo 1 100 000 tys. zł dla wariantu II);
- „Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odcinku Rejowiec - Zawada - Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada” - 926 446,4 tys. zł; (we wniosku 405 000 tys. zł);
- „Rewitalizacja połączenia Chełm - Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa” – 505 758,6 tys. zł; (397 000 tys. zł wg wniosku);
- „Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin” – 377 699,8 tys. zł; (wg wniosku 162 000 tys. zł);
- „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin - Łęczna/LW Bogdanka” - 736 497,6 tys. zł; (wg wniosku 800 000 tys. zł dla wariantu I albo 1 100 000 tys. zł dla wariantu II).

(akta kontroli tom I str. 413-524, 554-599)

Wartości poszczególnych projektów w zawartych umowach realizacyjnych z PKP PLK S.A. uległy zmianie na podstawie wartości wynikających z opracowanych na zlecenie województwa lubelskiego wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych dla projektów oraz dokumentacji powstałej w ramach koncepcji Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej we współpracy z PKP PLK S.A.

(akta kontroli tom I str. 190, 204-206)

Zgłoszone przez Samorząd Województwa projekty były zgodne z celami wskazanymi w dokumentach strategicznych samorządu takimi jak: Plan, Strategia, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego⁶⁸.

(akta kontroli tom I str. 413-524)

Zgłoszone do Programu Kolej+ inwestycje (projekty) były przedmiotem zainteresowania samorządu i PKP PLK S.A. we wcześniejszych latach, lecz nie można było zapewnić ich finansowania z innych źródeł. Po uruchomieniu Programu Kolej+ pojawiły się czynniki uzasadniające ich realizację, w tym finansowe. Projekty były rozwinięciem poprzednich działań inwestycyjnych lub stanowiły kontynuację działań na rzecz stopniowej poprawy dostępności stolicy regionu dla mieszkańców województwa. W zakresie Projektu pn.:

- „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin - Łęczna/LW Bogdanka” - zgłoszenie było uzasadnione planowaną budową nowej elektrowni w Nowej Wsi pod Łęczną oraz poprawą skomunikowania Portu Lotniczego Lublin (obecny „ślepy tor” do przystanku Lublin Airport powoduje znaczne ograniczenia w kwestii zapewnienia właściwej obsługi lotniska transportem kolejowym);
- „Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odcinku Rejowiec - Zawada - Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada” - zgłoszenie było konsekwencją organizowania połączeń kolejowych na trasie Lublin - Zamość, zgodnie z Planem. Modernizacja i elektryfikacja linii miały na celu poprawę komfortu podróżowania i skrócenie czasu przejazdu. Brak elektryfikacji linii

⁶⁷ Szacowane całkowite koszty realizacji projektu netto w tys. zł, będące kosztami realizacji projektu kwalifikującymi się do wsparcia w ramach programu.

⁶⁸ Przyjęty uchwałą Nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z 30 października 2015 r.

kolejowej do Zamościa stanowił istotną barierę utrudniającą poprawę dostępności tej części województwa w transporcie kolejowym. W obsłudze połączenia będą mogły zostać wykorzystane zeroemisyjne elektryczne zespoły trakcyjne zakupione przez Samorząd Województwa, spełniające oczekiwania podróżnych w zakresie komfortu podróży, zastępujące przestarzały spalinowy tabor (który aktualnie jako jedyny może zostać wykorzystany na tej linii do jej obsługi);

- „Rewitalizacja połączenia Chełm - Włodawa wraz poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa” - zgłoszenie stanowiło realizację celu zawartego w pkt. 9.3.3 Planu *Poszukiwanie dalszych rozwiązań* Planu, tj. poprawę dostępności („przybliżenie”) kolei do centrum Włodawy poprzez zapewnienie odpowiedniego stanu infrastruktury liniowej i punktowej. Obecnie przystanek Włodawa jest zlokalizowany poza granicami miasta, ponad 4 km od jego centrum, po realizacji projektu odległość wyniesie około 800 m;.
- „Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin” - zgłoszenie wynikało z działań Samorządu Województwa w zakresie poprawy stanu infrastruktury kolejowej, który ze środków RPOWL na lata 2007-2013 oraz 2014-2020 dofinansował modernizację linii na odcinku Lublin-Parczew. Ponadto w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025⁶⁹ zostanie poprawiona dostępność do transportu kolejowego na odcinku Parczew-Łuków poprzez modernizację i relokację dawnych przystanków osobowych oraz budowę nowych. W efekcie, po zakończeniu elektryfikacji poprawi się spójność sieci kolejowej województwa w zakresie linii zelektryfikowanych i skróci się czas przejazdu pociągiem na trasie Lublin-Łuków (obecnie elektryczne zespoły trakcyjne mogą tam dojechać trasą przez Dęblin). W obsłudze połączenia będą mogły zostać wykorzystane niskoemisyjne elektryczne zespoły trakcyjne zakupione przez Samorząd Województwa, spełniające oczekiwania podróżnych w zakresie komfortu podróży;
- „Budowa linii kolejowej Szastarka-Janów Lubelski-Biłgoraj wraz z poprawą dostępności do transportu kolejowego w m. Kraśnik” - zgłoszenie wynikało z realizacji celu projektu, jakim była poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego w miastach: Kraśnik, Modliborzyce, Janów Lubelski oraz skomunikowanie transportem kolejowym Biłgoraja ze stolicą województwa. W przypadku realizacji projektu usprawniony zostanie dostęp do transportu kolejowego Janowskiej Strefy Inwestycyjnej Borownica. W przypadku Kraśnika, budowa linii kolejowej do stacji Kraśnik Fabryczny miała na celu przybliżenie kolei do największej dzielnicy mieszkaniowej tego miasta. Było to zgodne także z pkt. 9.3.3 Planu *Poszukiwanie dalszych rozwiązań*.

Inwestycje obejmujące zakresem rzeczowym elektryfikację realizują także politykę unijną i krajową zmierzającą do zmniejszenia emisji w transporcie.

(akta kontroli tom I str. 187-190)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności UMWL w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

⁶⁹ Uchwała Nr 63/2021 Rady Ministrów z 19 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na latach 2021-2025. Jest to program wieloletni obejmujący zadania z zakresu infrastruktury punktowej przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się to do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

Samorząd Województwa przystąpił do Programu Kolej +, który zapewni finansowanie inwestycji polegających na uruchomieniu nowych połączeń lub na poprawie funkcjonowania dotychczasowych, zwiększając dostępność stolicy regionu dla mieszkańców województwa. Projekty były spójne z Planem oraz innymi dokumentami strategicznymi Województwa Lubelskiego.

4. Wdrożenie rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz przeprowadzanie analiz ich skuteczności

Opis stanu
faktycznego

W Planie wskazano następujące zadania Samorządu Wojewódzkiego służące rozwojowi transportu publicznego: integrację transportu publicznego rozumianą jako integracja funkcjonalna realizowana przez budowę węzłów przesiadkowych, integrację taryfowo-biletową i organizacyjną, zwiększanie dostępności stacji i przystanków kolejowych, poprawę jakości podróży.

Samorząd Województwa monitorował autobusową infrastrukturę przystankową w regionie, będącą w gestii innych organizatorów przewozów, pod względem m.in. możliwość integracji pasażerskiego transportu drogowego z transportem kolejowym i inwestycjami realizowanymi przez inne samorzady, jak m.in. budowa dworca metropolitalnego w Lublinie. Część samorządów posiadała na swoim obszarze przystanki zintegrowane z dworcami albo przystankami kolejowymi, do których dojeżdża komunikacja miejska lub pozamiejski transport publiczny, jak np. w Puławach, Zamościu czy Chełmie.

(akta kontroli tom I str. 197)

W ramach RPOWL 2014-2020 realizowano inwestycje w zakresie infrastruktury, których efektem była m.in. budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w transporcie drogowym i kolejowym. Wśród tych inwestycji znajdował się:

- Projekt pn. „Mobilny LOF⁷⁰” (dalej: LOF). Liderem projektu była gmina Głusk (realizowano działanie 5.6), w ramach którego powstało 13 zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Inwestycje integrujące transport kolejowy i drogowy wykonano w gminach: Konopnica, Niedzwica Duża, gmina miejska Świdnik, Lubartów, Nałęczów. Pozostałe inwestycje w zakresie węzłów przesiadkowych zrealizowano w gminach: Mełgiew, Niemce, Wólka, Głusk, Jastków. Lokalizacje dworców i węzłów/punktów przesiadkowych wybrano biorąc pod uwagę możliwość połączenia różnych systemów komunikacyjnych: kolejowego, lotniczego, komunikacji miejskiej, komunikacji samochodowej, rowerowej i pieszej;
- Projekt pn. „Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF” (gmina Lublin, działanie 5.6). W ramach projektu powstały następujące węzły przesiadkowe (inwestycje integrujące transport kolejowy i drogowy): przebudowa ul. Turystycznej, w rejonie przystanku kolejowego Lublin Zadębie (wykonano przejścia dla pieszych z azylem, poszerzono jezdnię, wyposażono przystanki Hajdowska 01 i 02 w nowe wiaty, a w ich rejonie zainstalowano stojaki rowerowe); budowa zespołów przystanków przesiadkowych przy Dworcu Głównym PKP ul. Kunickiego oraz przy ul. Granitowej w Lublinie. Pozostałe inwestycje polegały na utworzeniu węzłów przesiadkowych w Lublinie przy ul. Żeglarskiej, ul. Józefa Franczaka „Lalka” w rejonie granicy miasta, al. Kraśnickiej, ul. Zbożowej, ul. Osmolickiej oraz ul. Abramowickiej;

⁷⁰ Lubelski Obszar Funkcjonalny.

- Projekt pn. „Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego” (gmina Lublin; działanie 5.6). W ramach aktualnie realizowanego projektu powstaje multimodalny przesiadkowy węzeł komunikacji publicznej integrujący różne rodzaje transportu zbiorowego w obszarze LOF, w tym kolejowy i drogowy. Budowa wielofunkcyjnego obiektu przy ul. Dworcowej w Lublinie, przewiduje integrację zbiorowego transportu krajowego (ogólnokrajowego, regionalnego, lokalnego) i międzynarodowego z miejską komunikacją zbiorową;
- Projekt pn. „Budowa zrównoważonego systemu transportu publicznego na terenie miasta Zamość, gminy Zamość oraz gmin ościennych” (miasto Zamość; działanie 5.4). W wyniku jego realizacji powstał m.in. węzeł przesiadkowy przy ul. Peowiaków w Zamościu integrujący transport publiczny miejski, PKP, BUS, samochody osobowe, rowery.

(akta kontroli tom I str. 197-198)

Problematykę wprowadzania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego poruszał rozdział 3.4 Planu, zobowiązując Samorząd Województwa do podejmowania starań w kierunku zintegrowania komunikacji kolejowej z autobusową regionalną i miejską, w celu ułatwienia mieszkańcom regionu podróży różnymi środkami transportu zbiorowego na podstawie jednego biletu.

(akta kontroli tom I str. 67-69)

Plan przewidywał, że proces integracji taryfowej transportu publicznego w województwie lubelskim będzie wieloetapowy, gdyż wymaga współpracy wielu jednostek samorządowych. W Planie wskazano następujące etapy: etap I - integracja transportu kolejowego z drogowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich, etap II - integracja transportu wojewódzkiego z komunikacją miejską w Lublinie, etap III - integracja transportu wojewódzkiego z systemami gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich (poza Lublinem). Plan nie wskazywał terminów realizacji ww. etapów. Wdrożenie I etapu do tej pory nie mogło zostać zrealizowane m.in. ze względu na coroczne zmiany przepisów w zakresie transportu drogowego, utrzymujące dotychczasowy system wydawania zezwoleń (przedłużających corocznie z mocy prawa termin ich obowiązywania). W konsekwencji w zawieszeniu pozostaje organizacja przez samorząd województwa linii komunikacyjnych w publicznym transporcie drogowym w tym zakresie.

(akta kontroli tom I str.199-200)

W opinii Organizatora przewozów kolejowych na obszarze województwa lubelskiego warunki do pogłębionej integracji taryfowej kolei z innymi operatorami i rodzajami transportu zaistnieją dopiero po zrealizowaniu przez miasto Lublin projektu unijnego „Zintegrowane Centrum Komunikacyjne dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego”⁷¹, którego najważniejszy komponent to budowa Dworca Metropolitalnego.

(akta kontroli tom I str. 199-200)

Organizator przewozów na terenie województwa lubelskiego aktywnie współpracuje z Operatorem w celu zwiększania dostępności transportu kolejowego w miastach.

⁷¹ <https://mapadotacji.gov.pl> – wg opisu projektu polega on na budowie w pełni funkcjonalnego zintegrowanego węzła komunikacji publicznej obsługującego LOF i całe województwo, integrującego system transportowy Lublina i LOF z transportem regionalnym i dalekobieżnym. Zaplanowane w projekcie zadania, m.in. budowa dworca, peronów odjazdowych, parkingów P+R, B+R, K+R, dróg dojazdowych pozwolą na osiągnięcie celu głównego, tj. rozwoju i usprawnienia systemu komunikacji publicznej integrującego różne rodzaje transportu zbiorowego w obszarze LOF. Realizacja projektu pozwoli na zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego pod względem skrócenia czasu podróży, komfortu, bezpieczeństwa oraz dostępności dla osób z niepełnosprawnością. Projekt przyczyni się do wzrostu atrakcyjności niskoemisyjnego systemu transportu publicznego, promowania jego alternatywnych, ekologicznych form, zwiększy jego dostępność, co przełoży się na wzrost liczby użytkowników komunikacji zbiorowej. Z efektów realizacji projektu korzystać będą mieszkańcy miasta i LOF oraz osoby przybywające do Lublina, m.in. studenci, mieszkańcy woj. i regionu, turyści i inwestorzy.

Przykładem tego typu działania jest wprowadzenie w 2015 r. oferty taryfowej „Bilet miejski”, która polegała na obniżeniu ceny biletu przy podróżach w granicach jednego miasta bez względu na przebytą odległość. Oferta funkcjonowała nie tylko w stolicy regionu, ale również w innych ośrodkach miejskich (łącznie w ośmiu miastach), w których zlokalizowane są co najmniej dwa punkty odprawy podróżnych. Np. w Lublinie cena takiego biletu wynosiła 3 zł, a najdłuższa relacja, w jakiej można go wykorzystać podróżując pociągiem, to Lublin Zemborzyce - Lublin Ponikwoda, (koszt przejazdu komunikacją miejską organizowaną przez miasto Lublin wynosił co najmniej 4 zł pod warunkiem, że podróż została ukończona w czasie 40 minut). Kolejnym elementem integracji taryfowej była zgoda Samorządu Województwa, aby Polregio S.A. od 12 grudnia 2018 r. uczestniczyło w ofercie „Wspólny Bilet”. Dzięki temu podróżni mogli kupić jeden bilet na całą podróż, a jego cena była wyliczona w oparciu o jedną zupełnie nową taryfę, niezależnie od wybranego pociągu – operatora będącego uczestnikiem tej oferty.

(akta kontroli tom I str. 199-200)

Budowa nowych stacji lub przystanków kolejowych, tj. inwestycji wskazanych w Programie przystankowym, realizowanym przez PKP PLK S.A., była monitorowana przez Samorząd Województwa w odniesieniu do przedsięwzięć znajdujących się na terenie województwa lubelskiego⁷². Na różnym etapie planowania i realizacji znajdowało się 19 inwestycji na liniach kolejowych wykorzystywanych przez przewozy regionalne oraz 12 miejsc parkingowych w lokalizacji stacji i przystanków. Ponadto w ramach konsultacji zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A., Organizator przewozów zgłaszał postulaty dotyczące potrzeby budowy nowych przystanków osobowych lub relokacji istniejących, dostosowując ich położenie do obecnej sieci osadniczej. Także projekty, które będą realizowane w ramach Programu Kolej + uwzględnią poprawę dostępności transportowej kolei poprzez dostosowanie przystanków osobowych do sieci osadniczej oraz poprawę standardu jakości peronów i ich wyposażenia, w tym dostosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

(akta kontroli tom I str. 200, 276-282)

Analizy skuteczności wdrażanych rozwiązań w zakresie dotyczącym ofert taryfowych polegały na bieżących konsultacjach z Operatorem. Polregio przedstawiała propozycje w tym zakresie, opierając się na wynikach sprzedaży i konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportu. Przykładowo Operator sugerował możliwość wycofania się z oferty „Bilet miejski”, gdyż w jego opinii nie było nią dużego zainteresowania. Jednak w ocenie Organizatora przewozów nie byłoby to rozwiązanie korzystne do momentu, kiedy pojawią się np. warunki dla wypracowania zintegrowanej oferty biletowej z miastem Lublin.

(akta kontroli tom I str. 200)

W zakresie inwestycji w infrastrukturę przystanków kolejowych, Samorząd Województwa pozostawał w bieżącym kontakcie z PKP PLK S.A. W okresie objętym kontrolą powstał jeden nowy przystanek - Lublin Zachodni, którego lokalizacja odpowiada pasażerom. Z obserwacji pracowników UMWL wynika, że najczęściej jest wykorzystywany w podróżach pociągami międzywojewódzkimi PKP Intercity S.A., organizowanymi przez ministra właściwego do spraw transportu. Może to wynikać z jego lokalizacji w sąsiedztwie dużego osiedla mieszkaniowego, a nie zakładów pracy, które są celem podróży pasażerów kolei regionalnych.

W odniesieniu do inwestycji zawartych w Programie przystankowym nie prowadzono dotychczas żadnych analiz, gdyż w przypadku województwa lubelskiego znajdują się one w początkowej fazie realizacji lub niedawno zostały zakończone.

(akta kontroli tom I str. 200-201)

⁷² Pismo UMWL z 23 marca 2023 r. skierowane do PKP PLK S.A.

Poza organizowaniem przewozów na podstawie umów kolejowych oraz udziałem w programach wieloletnich mających na celu rozwój pasażerskich przewozów kolejowych, Samorząd Województwa wdrażał rozwiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wynikające z Planu. Zakupił nowy elektryczny tabor kolejowy oraz współfinansował zadania związane z modernizacją oraz naprawą pojazdów kolejowych, w celu zwiększenia komfortu podróży pasażerów, usprawnienia ruchu na liniach kolejowych i zmniejszenia szkodliwych emisji.

Umowy kolejowe przewidywały, że usługi przewozowe będą realizowane z wykorzystaniem taboru znajdującego się w dyspozycji Organizatora i Operatora. Zakupiony przez Organizatora tabor zostanie przekazany Operatorowi do świadczenia przewozów⁷³. W ramach RPOWL 2014-2020 Samorząd Województwa realizował projekt pn. „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”, dokonując w grudniu 2019 r. zakupu dziewięciu sztuk zespołów za kwotę ponad 165 mln zł (w tym dofinansowanie UE wyniosło 130,3 mln zł). Pojazdy w 2021 r. zostały przekazane w dzierżawę Operatorowi z przeznaczeniem do obsługi połączeń regionalnych. Zastąpiono nimi najstarsze, niezmmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57 eksploatowane na zelektryfikowanych liniach kolejowych województwa lubelskiego, tj. na linii: Nr 2 (odc. Łuków - Terespol); Nr 7 (odc. Dęblin - Lublin - Chełm); Nr 26 (odc. Łuków - Dęblin); Nr 68 (odc. Lublin - Kraśnik - Szastarka); Nr 581 (odc. Świdnik Miasto - Lublin Airport). Łącznie Organizator na podstawie ww. umowy udostępnił Operatorowi 26 pojazdów. Po zakończeniu umowy Operator zobowiązany został do zwrotu przedmiotu użyczenia i dzierżawy w stanie niepogorszonym ponad normalne zużycie eksploatacyjne.

(akta kontroli tom I str. 193, 316-403)

Samorząd Województwa wykorzystywał środki Funduszu Kolejowego⁷⁴ na zadania związane z modernizacją oraz naprawą pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów kolejowych⁷⁵. W poszczególnych latach 2018-2022 ze środków tego Funduszu wyremontowano odpowiednio: 48 sztuk pojazdów za kwotę 9 409 tys. zł, 37 (12 325,7 tys. zł), 37 (15 374,3 tys. zł), 46 (6 931 tys. zł) oraz 41 (6 912,4 tys. zł). Sposób wydatkowania tych środków był kontrolowany przez Organizatora przewozów⁷⁶. Ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych przekazywane były coroczne sprawozdania z wydatkowania przyznanych środków w wysokości wynikającej z planu finansowego Funduszu.

(akta kontroli tom I str. 192-193)

Samorząd Województwa podejmował inicjatywę w celu zmniejszenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym wypowiadał się w sprawie cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz uczestniczył w opiniowaniu regulaminu sieci.

(akta kontroli tom I str. 207-208)

W 2018 r. Samorząd Województwa jako organizator przewozów, zwrócił uwagę Operatorowi na zmiany w Projekcie cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązującego od 9 grudnia 2018 r. (Załącznik nr 15 do Regulaminu sieci 2018/2019), przedłożonym do zatwierdzenia Prezesowi UTK w marcu 2018 r. Proponowane zmiany groziły znacznym wzrostem

⁷³ Załącznik nr 14 - Warunki korzystania ze środków transportu udostępnionych przez Województwo Lubelskie oraz załącznik nr 14A - Wykaz pojazdów kolejowych udostępnionych przez Województwo Lubelskie.

⁷⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 21).

⁷⁵ Nr 1185/DT/CP/2016 z 29 grudnia 2016 r. i Nr 1938/IM/CP/2020 z 5 listopada 2020 r.

⁷⁶ Kontrole przeprowadzono za lata 2018-2022. W 2023 r. wykorzystywane są środki ujęte w planie stanowiącym załącznik do Uchwały Zarządu Województwa Nr CCCL/6168/2022 z 12 kwietnia 2022 r. w kwocie 6875 tys. zł.

kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów Polregio. Organizator zabiegał o interwencję Operatora w tej sprawie u Prezesa UTK. Ostatecznie PKP PLK S.A. wycofała się z proponowanych zmian w cenniku.

(akta kontroli tom I str. 191, 213)

Przed 2018 r. Samorząd Województwa, w ramach procesu restrukturyzacji Polregio, jako jedna ze stron, będących samorządami wojewódzkimi, zawarł 17 października 2014 r. porozumienie z ministrem właściwym do spraw transportu, w którym strona rządowa zobowiązała się, że podejmie działania mające na celu ustabilizowania wysokości stawek dostępu do infrastruktury poczynawszy od rozkładu jazdy edycji 2015/2016 tak, aby stawki dostępu nie przekroczyły tych z rozkładu jazdy 2014/2015 w okresie obowiązywania umów wieloletnich (tj. do końca 2020 r.).

(akta kontroli tom I str. 191, 214-244)

Samorząd Województwa podjął inicjatywę w celu zmiany kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i w celu zmiany zasad pierwszeństwa przejazdu pociągów. Inicjatywa była związana z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy. Samorząd wystąpił do PKP Energetyka S.A. o odstąpienie względem Operatora, tj. Polregio od obowiązku ponoszenia opłat za energię elektryczną oraz do PKP PLK S.A. - od obowiązku ponoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Inicjatywa nie znalazła poparcia, a pisma skierowane do ww. podmiotów pozostały bez odpowiedzi.

(akta kontroli tom I str. 191, 209-212)

Samorząd Województwa opiniował projekt Regulaminu sieci 2022/2023 (w lutym 2022 r.) i wówczas wnioskował do PKP PLK S.A. o zwolnienie operatorów m.in. z niektórych opłat w przypadku korekty rozkładu jazdy będącej następstwem zamknięć wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury oraz uelastycznienie zapisów regulaminu przy zamówieniach tras pociągów obsługujących lotniska regionalne. Wnioski Organizatora przewozów nie zostały uwzględnione.

(akta kontroli tom I str. 191, 207-212)

Samorząd Województwa starał się o utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na liniach. Jak wyjaśniła Dyrektor Departamentu, na bieżąco monitorowano sytuację w zakresie stanu sieci kolejowej w regionie, np. poprzez analizę załączników do kolejnych regulaminów sieci. W okresie objętym kontrolą NIK, główne linie kolejowe regionu były objęte pracami modernizacyjnymi (np. linia nr 2, 7, 30, 68) lub remontowymi (linia nr 26). Ponadto staraniem Organizatora w miejsce zlikwidowanej stacji Kanie na linii nr 7, PKP PLK S.A. utworzyły posterunek odgałęźny o tej samej nazwie, co pozwoliło na zwiększenie przepustowości szlaku Trawniki - Rejowiec, oraz stację techniczną Zamość Szopinek, co pozwoliło na istotne obniżenie kosztów realizacji połączeń do Zamościa z wykorzystaniem nowych przystanków i zwiększenie możliwości operacyjnych przy dysponowaniu taboru o napędzie spalinowym.

(akta kontroli tom I str. 192)

Samorząd Województwa zorganizował linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej w celu dowożenia pasażerów na przystanki kolejowe⁷⁷. Były to linie: „Drzewce Kolonia - Nałęczów - Lublin” dowożąca do stacji Nałęczów na linii nr 7, zlokalizowanej w miejscowości Drzewce Kolonia; „Międzyrzec Podlaski - Stary Uścimów przez Parczew” i „Sosnowica - Międzyrzec Podlaski przez Radzyń Podlaski” dowożące na przystanek „Parczew, ul. Kolejowa Dworzec PKP”, a także na przystanek „Biała Podlaska, Dworzec PKP” w ramach funkcjonującej w 2022 r. linii „Trzebieszów - Biała Podlaska przez Międzyrzec Podlaski”.

(akta kontroli tom I str. 193-194, 544-553)

⁷⁷ Transport zrealizowano na podstawie umów Samorządu Województwa z Wojewodą Lubelskim.

Ponadto, identyfikując problemy związane z potrzebą polepszenia integracji transportu autobusowego oraz kolejowego, obejmującej przystanki, w kwietniu 2021 r. wystąpiono do Burmistrza Miasta Międzyrzec Podlaski o utworzenie przystanku dla komunikacji autobusowej w możliwie najbliższej lokalizacji względem dworca kolejowego w Międzyrzeczu Podlaskim, tj. na ul. Plac Dworcowy w ramach drogi gminnej nr 101699L i uwzględnienia go we właściwej uchwale Rady Miasta Międzyrzec Podlaski zgodnie z art. 15 ust. 2 upz. Wniosek nie uzyskał akceptacji władz samorządowych miasta.

(akta kontroli tom I str. 194, 245-248)

W zakresie obejmującym organizację przewozów na stykach województw, co roku, w ramach tzw. konferencji stykowych organizowanych przez Polregio zawierane były uzgodnienia z przedstawicielami samorządów województw mazowieckiego i podkarpackiego oraz operatorami świadczącymi usługi przewozowe na ich terenie. Porozumienia dotyczyły linii 68/71 Lublin - Stalowa Wola Rozwadow/Poludnie - Rzeszów Główny oraz linii 72/101 Zamość Wschodni – Hrebenne - Jarosław/Rzeszów Główny". Ponadto na przestrzeni ostatnich lat były zawierane porozumienia z częścią samorządów zainteresowanych uruchomieniem sezonowego weekendowego połączenia na linii kolejowej nr 81 Chełm - Włodawa, określające zasady współfinansowania tego zadania.

(akta kontroli tom I str. 194)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności UMWL w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Samorząd Województwa realizował zadania umieszczone w Planie odnoszące się do sieci kolejowej oraz szereg innych działań mających korzystny wpływ na rozwój i promowanie kolei wśród mieszkańców województwa.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

1. Przestrzeganie terminów określonych w ustawie o transporcie kolejowym w zakresie przekazywania Prezesowi UTK projektów oraz kopii umów kolejowych.
2. Ujęcie w umowach kolejowych postanowień umożliwiających: rozwiązanie umowy z winy Operatora oraz nakładanie kar umownych w przypadku, gdy winę za zdarzenie ponosi Operator.
3. Przyjęcie w umowach kolejowych metodologii Prezesa UTK do zdefiniowania punktualności pociągu.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK w Lublinie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie

z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

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

Lublin, dnia 30 czerwca 2023 r.

Kontrolerzy:

Barbara Koszałka
Doradca ekonomiczny


podpis

Anna Kowalska
Główny specjalista kontroli
państwowej


podpis

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie

Edward Szempruch

p.o. DYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie

podpis
Edward Szempruch