



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.007.01.2023

Piotr Całbecki
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
ul. Plac Teatralny 2
87-100 Toruń

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/016 – Wykluczenie komunikacyjne w transporcie kolejowym

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego ¹ , Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Calbecki, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego ²
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 świadczonych usług oraz kontrolowanie 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 przeprowadzanie analiz ich skuteczności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 – 2023 z uwzględnieniem faktów i dowodów wykraczających poza ten okres mających znaczenie dla badanej działalności ³ .
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴ , z zastosowaniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 ustawy o NIK.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	Maciej Gajdzik, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LBY/46/2023 z 3 marca 2023 r. Artur Nierebiński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/51/2023 z 20 marca 2023 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dalej także: „Urząd”.

² Dalej także: „Marszałek”.

³ Czynności kontrolne zakończono 26 czerwca 2023 r.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Marszałek przeprowadził rzetelną analizę przyczyn i skali wykluczenia transportowego. Jako dobrą praktykę należy ocenić przy tym okresowe monitorowanie wykonania planu transportowego w formie rocznych raportów. Jednak ze względu na brak odniesienia się do mierzalnych wskaźników, raportowanie to nie pozwalało na jednoznaczną ocenę, czy zaplanowane działania przynosiły zakładane efekty w zakresie dostępności w komunikacji kolejowej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Sporządzonego na tej podstawie planu transportowego nie aktualizowano, pomimo wystąpienia istotnych przesłanek ku temu jak m.in.: nieorganizowanie bezpośrednich połączeń w czterech przewidywanych w tym planie relacjach, przy jednoczesnej faktycznej obsłudze niezaplanowanych (nie ujętych w planie) połączeń na styku z sąsiednimi województwami, a także braku uwzględnienia wszystkich uwag Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁶ do projektu planu.

Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich zostały zawarte w prawidłowy sposób. Organizator transportu brał udział w ustalaniu rozkładów jazdy, tak aby usługi transportowe odpowiadały stwierdzonym potrzebom przewozowym, kontrolował realizację powyższych umów oraz podejmował odpowiednie działania w przypadkach niewłaściwej realizacji wymogów umów.

Ponadto przewidziano wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego⁷, zamierzających przystąpić do wieloletnich programów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej.

Wreszcie - nie prowadząc analiz w zakresie możliwości prowadzenia innych, niż określone w umowach PSC, działań w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego - Marszałek podjął działania w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych wraz z innymi j.s.t., modyfikowania taryfy przewozowej, zakupów taboru oraz wsparcia inwestycji kolejowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie i ewaluacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1. W okresie od 22 października 2014 r. na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego obowiązywał plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, przyjęty 29 września 2014 r.⁹

Sporządzone w ramach prac nad projektem powyższego planu studium transportowe (w części dotyczącej „Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”¹⁰) zawierało topologię czasowej dostępności transportowej do ośrodków

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: „Prezes UTK”.

⁷ Dalej: „j.s.t.”.

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

⁹ Uchwała nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (Dz. Urz. Województwa Kujawsko-Pomorskiego poz. 2766). Dalej także: „plan transportowy”.

¹⁰ Załącznik do uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M. P. z 2012 r. poz. 252).

koncentracji usług w województwie kujawsko-pomorskim¹¹. Najgorsza czasowa dostępność do ośrodków koncentracji infrastruktury społecznej występowała na peryferiach województwa. Zgodnie z treścią powyższego opracowania gwarancją zapewnienia funkcjonalnej i przestrzennej spójności obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług, warunkujących możliwości rozwojowe, z siecią głównych ośrodków miejskich, miało być zapewnienie dostępu mieszkańcom wszystkich obszarów do podstawowych usług (do 30 minut dojazdu) oraz dostępu do usług wyższego rzędu zlokalizowanych w głównych ośrodkach miejskich (do 90 minut dojazdu).

Wcześniej, w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”¹², sformułowano wyzwanie 6 - Poprawa dostępności komunikacyjnej stolic województwa z terenu całego województwa. Dostępności transportowa Bydgoszczy i Torunia miała wynikać z dojazdu z ośrodków powiatowych w czasie nieprzekraczającym 60 minut oraz dojazdu z pozostałych części województwa w czasie nie dłuższym niż 90 minut. Zgodnie z treścią powyższej strategii:

- obszary peryferyjne cechujące się zbyt długim dojazdem (albo brakiem możliwości dojazdu) do Bydgoszczy lub Torunia stanowiły tereny powiatów: brodnickiego i rypińskiego, południowa część powiatu włocławskiego, środkowo-wschodnia część powiatu radziejowskiego, północna część powiatu grudziądzkiego, pogranicze oraz północne krańce powiatów świeckiego i tucholskiego, środkowa i północna część powiatu sępoleńskiego, obszar gmin Strzelno i Jeziora Wielkie oraz południowo-zachodnia część powiatu żnińskiego, a także część obszaru gminy Rojewo¹³;
- peryferyjność przejawiała się nie tylko długim czasem przejazdu, ale także niską liczbą połączeń; w tym względzie wyróżniały się obszary, na terenie których znajdują się miejscowości, z których w ciągu dnia powszedniego notowano pięć lub mniej połączeń do co najmniej jednej ze stolic województwa, tj.: obszary powiatu sępoleńskiego, grudziądzkiego, większości powiatu brodnickiego, części powiatów rypińskiego, wąbrzeskiego, lipnowskiego, włocławskiego, aleksandrowskiego, radziejowskiego i mogileńskiego;
- w przypadku miast powiatowych, z których dojazd do stolic województwa trwał dłużej niż godzinę (szczególnie Rypin, Sępólno Krajeńskie i Radziejów) problemem był brak połączenia kolejowego tych miast z Bydgoszczą albo Toruniem (miasta te były położone na tyle daleko, że brak było możliwości zapewnienia dojazdu autobusem w czasie nieprzekraczającym 60 minut); Brodnica posiadała połączenie kolejowe z Toruniem przez Jabłonowo Pomorskie¹⁴, ale relacja kolejowa była nieefektywna, ponieważ konieczność przesiadki, wyraźnie dłuższy dystans do pokonania oraz mało atrakcyjna oferta przewozowa skutkowały dominacją ruchu autobusowego w relacji do Torunia.

Powiązany z planem transportowym model transportowy województwa obsługiwany był przy pomocy aplikacji PTV Visum. W ramach powyższego planu oraz modelu nie prowadzono analiz wykluczenia transportowego z uwzględnieniem pór dnia oraz odstępów czasu pomiędzy poszczególnymi kursami.

¹¹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, etap IIa, rys. 8.9., s. 118.

¹² Przyjęta uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.

¹³ Gmina położona w centralnej części województwa, w trójkącie Bydgoszcz-Toruń-Inowrocław. Nie działał tam w ogóle transport publiczny, za pomocą którego można dojechać do Bydgoszczy lub Torunia.

¹⁴ Linia kolejowa nr 209 na odcinku Brodnica - Golub-Dobrzyń - Kowalewo Pomorskie została zlikwidowana w 2005 r.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu¹⁵ podał, że brak było wymogu prowadzenia opisanych wyżej analiz na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

Przekazane przez narodowego zarządcę infrastruktury w okresie projektowania planu transportowego dane dotyczące przepustowości oraz standardy jakości dostępu - były niewystarczające do prawidłowego planowania transportu, w tym - tworzenia rozkładów jazdy pociągów. Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu¹⁷ podał, że:

- na taktowanie i relacje pociągów w głównej mierze miały wpływ prowadzone remonty, które powodowały cykliczne, kwartalne zmiany rozkładów jazdy;
- zmiany rozkładów jazdy pociągów, powodowane prowadzonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestycjami, utrudniały albo uniemożliwiały realizację założonego rozkładu jazdy pociągów; zdarzały się przy tym przypadki odgórnego zrywania przez zarządcę założonych skomunikowań oraz znaczące przesunięcia godzin kursowania pociągów, powodujące nakładanie się kursów.

W piśmie z 25 września 2014 r. Prezes UTK o przedstawił Marszałkowi opinię w sprawie projektu planu transportowego. W odniesieniu do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu organ ten przedstawił m.in. uwagi dotyczące:

- konieczności uzasadnienia braku dostępu do kolejowych usług przewozowych z trzech miast powiatowych (Rypina, Żnina i Sępólna Krajeńskiego);
- zapewnienia skomunikowania na linii kolejowej nr 27 z województwem mazowieckim¹⁸;
- braku określenia dobowej liczby kursów na danej linii w dni wolne;
- braku określenia przedziału czasowego w ciągu doby, kiedy będą uruchamiane połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej oraz braku określenia godzin szczytu, wymagających zwiększenia częstotliwości tych połączeń;
- liczby kursów pociągów, która znacząco odbiegała od wskazanego przez opiniodawcę standardu częstotliwości, wynoszącego od 30 do 60 minut;
- określenia minimalnego standardu dla peryferyjnych obszarów wiejskich w wymiarze od jednej do dwóch par pociągów na dobę.

Plan transportowy uwzględniał skomunikowanie na linii kolejowej nr 27 z województwem mazowieckim¹⁹ oraz minimalny standard dla peryferyjnych obszarów wiejskich (liczba kursów na jednym kierunku od dwóch do czterech na dobę, głównie rano i wieczorem). Odnosząc się do opisanych wyżej uwag Prezesa UTK, Wicemarszałek Województwa podał, że:

¹⁵ Działając z upoważnienia Marszałka.

¹⁶ Dz. U. Nr 117, poz. 684.

¹⁷ Działając z upoważnienia Marszałka.

¹⁸ Przedłużenie linii komunikacyjnej Toruń-Skępe do Sierpca względnie zamieszenie informacji o odpowiednim skomunikowaniu, dokonany przez samorząd Województwa Mazowieckiego.

¹⁹ Przedłużenie linii komunikacyjnej Toruń-Skępe do Sierpca.

- plan transportowy został przygotowany w oparciu o zasady ukształtowane w toku przeprowadzonego w 2010 r. przetargu na świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym w okresie do 12 grudnia 2020 r.²⁰;
- część postanowień tego planu miała charakter kompromisu pomiędzy ustalonymi już narzędziami i wskaźnikami a zasadami planowanymi do wprowadzenia, zwłaszcza w obliczu konieczności wyboru operatora do obsługi linii zelektryfikowanych w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r.; w związku z tym brak było uzasadnienia dla różnicowania zasad i wskaźników obowiązujących na liniach zelektryfikowanych i niezelektryfikowanych;
- uwzględnienie uwag Prezesa UTK wymagałoby wprowadzenia zmian do założeń, leżących u podstaw wypracowanego wówczas modelu transportowego oraz ewentualnej korekty szacunków budżetowych;
- uwagi te planowano uwzględnić w toku aktualizacji planu transportowego, którą zakładano w okresie umożliwiającym weryfikację działania zasad wprowadzonych umowami wieloletnimi oraz ogłoszenie przetargu na realizację usług przewozowych po 12 grudnia 2020 r.

(akta kontroli str. 22-34, 38-40, 279-303, 574-576, 595-645)

1.2. Organy samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego przeprowadziły weryfikację realizacji planu transportowego za okres do końca 2021 r. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego²¹ zapewnił sporządzanie dla Sejmiku tego województwa raportów ze stanu realizacji planu transportowego za lata 2018-2020.

W planie transportowym nie określono terminów składania powyższych raportów. Zgodnie z oświadczeniem Wicemarszałka Województwa raporty za lata 2021-2022 mają zostać przekazane organowi stanowiącemu województwa łącznie, ponieważ raport za rok 2021, pomimo swej kompletności, był niemiernodajny, ze względu na stan pandemii.

W części 6.1. planu transportowego, jako cele monitorowania realizacji planu transportowego, wskazano: ocenę jego realizacji, bieżące podejmowanie działań zwiększających efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a także zapewnienie odpowiedniego poziomu świadczenia usług przewozowych oraz spełnienia w tym zakresie pożądaných standardów.

Jedynym zadaniem, którego monitorowanie miało być prowadzone przy pomocy mierników²², był poziom obsługi komunikacyjnej mieszkańców województwa, realizowanej poprzez wojewódzkie przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym (miernikami tymi były wskaźniki: W1 – wskaźnik potencjalnej liczby osób, która może skorzystać z publicznego transportu zbiorowego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, W2 – wskaźnik względnej prognozowanej liczby podróży, W3 – wskaźnik dostępności czasowej stolic województwa publicznym transportem zbiorowym, głównie ze stolic powiatów²³). Ponadto w części 4.2. planu transportowego określono zalecaną liczbę kursów na poszczególnych liniach kolejowych w typowych dniach roboczych (od 12 do 38 na trzech liniach

²⁰ Odpowiednie zasady i wskaźniki dotyczyły w szczególności zakupu nowego taboru, taryfy, zapewnianego transportu zastępczego, tolerancji spóźnienia, wskaźnika punktualności, warunków podróży, ułatwień dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, informacji o warunkach przewozu, zorganizowania sprzedaży biletów.

²¹ Dalej także: „Zarząd Województwa”.

²² W pozostałym zakresie monitorowanie miało odbywać się na m.in.: podstawie analiz (z wykorzystaniem symulacyjnego modelu transportowego województwa), badań marketingowych oraz petycji i wniosków podróżnych.

²³ Por. pkt 1.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

strategicznych, od czterech do 20 na liniach głównych, od 10 do 14 na siedmiu liniach uzupełniających)²⁴.

Dyrektor Departamentu Transportu podała, że:

- w latach 2018-2023 nie prowadzono analiz odnośnie przyczyn i skali wykluczenia transportowego na terenie województwa;
- nie sporządzano odrębnych analiz dotyczących skuteczności wdrożonych rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zaś coroczne informacje o zakresie implementacji postanowień planu transportowego zawarte zostały w raportach ze stanu realizacji planu transportowego;

Wicemarszałek Województwa²⁵ podał, że raporty ze stanu realizacji planu transportowego nie zawierały informacji o treści wskaźników W1 i W2, ponieważ były to informacje przetworzone, które należałoby pozyskać przy pomocy dodatkowych badań.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu²⁶ ponadto podał, że z perspektywy czasu należy ocenić, że przyjęte w planie transportowym wskaźniki nie umożliwiają prawidłowej oceny zaspokojenia potrzeb przewozowych:

- wskaźniki W1 i W2 odnosiły się wyłącznie do liczby mieszkańców województwa, nie uwzględniając osób podróżujących z takich miast jak: Piła, Poznań, Chojnice, Czersk, Olsztyn;
- wskaźnik W3 odnosił się wyłącznie do czasu przejazdu do stolicy (stolic) województwa; tymczasem potoki podróżnych były rozproszone i skierowane także w kierunkach miast średniej wielkości, takich jak: Inowrocław, Włocławek i Grudziądz; istniały także znaczne potoki podróżnych na bardzo krótkich relacjach, gdzie połączenia kolejowe stanowiły główny środek komunikacji pomiędzy sąsiednimi gminami (Śliwice – Czersk, Cekcyn – Tuchola, Tuchola - Chojnice) a nie w kierunku dużych miast;
- zdarzenia, takie jak: pandemia, drastyczny wzrost cen paliw, czy napływ uchodźców pokazały, że należałoby wziąć pod uwagę szereg innych czynników, przede wszystkim dotyczących zamożności mieszkańców regionu; wynika z tego rekomendacja, aby zaktualizowany plan transportowy zawierał bardziej miarodajne wskaźniki oceny realizowanych działań.

Raporty za lata 2018-2020 nie zawierały ponadto informacji o dostępności czasowej stolic województwa publicznym transportem zbiorowym ze siedzib władz powiatów oraz o przewidzianej w rozkładzie liczbie kursów na danej linii (w porównaniu z zalecaną w planie transportowym liczbą kursów).

Według stanu na dzień 30 maja 2023 r., na 22 linie kolejowe, określone w planie transportowym, zalecaną do osiągnięcia w 2025 r. liczbę kursów uzyskano²⁷ w 12 przypadkach²⁸.

Według stanu na dzień 2 stycznia w latach 2018-2020 oraz w 2023 r., do 10 z 15 miast będących siedzibą władz powiatu, położonych na terenie

²⁴ Tablica 4.3.

²⁵ Działając z upoważnienia Marszałka.

²⁶ Działając z upoważnienia Marszałka.

²⁷ W tym przekroczone.

²⁸ Na odcinkach: Brodnica – Jabłonowo Pomorskie, Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz, Grudziądz – Laskowice Pomorskie, Kaliska Kujawskie – Włocławek, Sierpc – Skępe, Skępe – Toruń, Toruń – Chełmża – Grudziądz, Bydgoszcz – Wierzchucin, Laskowice Pomorskie – Szlachta, Toruń – Jabłonowo – Pomorskie, Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie, Laskowice Pomorskie – Smętowo.

województwa (Żnin, Sępólno Krajeńskie, Tuchola, Chełmno, Świecie, Grudziądz, Brodnica, Rypin, Golub-Dobrzyń, Radziejów) przejazd środkami komunikacji publicznej z Torunia albo Bydgoszczy trwał dłużej niż godzinę. W latach 2021-2022 również czas przejazdu z Lipna do Torunia trwał dłużej niż 60 minut. Przy tym cztery miasta z powyższej grupy, posiadały mniej niż 10 pasażerskich połączeń kolejowych na dobę (Mogilno, Lipno, Brodnica, Świecie), a sześć – nie miały komunikacji kolejowej wcale (Radziejów, Golub-Dobrzyń, Chełmno, Rypin, Żnin oraz Sępólno Krajeńskie).

Linia kolejowa nr 281, przy której leży Sępólno Krajeńskie, nie została udostępniona do ruchu pasażerskiego z uwagi na prędkość maksymalną, wynoszącą 20 km/h; ponadto wszystkie perony na tej linii, ze względu na zły stan techniczny, były wyłączone z eksploatacji²⁹. Natomiast linia kolejowa nr 206, kończąca bieg w Żninie, była nieprzejezdna na odcinku od Wapienna do Żnina.

Pomimo że linia kolejowa nr 33, przy której leży Rypin, była w umiarkowanym stanie technicznym (prędkość maksymalna 80 km/h z miejscowymi ograniczeniami do 20 km/h), to jednak demontaż rozjazdów i dodatkowych torów, skutkujący degradacją stacji Rypin do przystanku osobowego, uniemożliwiał kończenie tam i rozpoczynanie biegu pociągów; uruchomione połączenia autobusowe na trasie Brodnica-Rypin kursowały z częstotliwością dochodzącą do 25 par na dobę (co 20 minut w szczycie) i posiadały 22 przystanki w 12 miejscowościach; taka częstotliwość kursowania pociągu była niemożliwa do osiągnięcia na jednotorowej linii, posiadającej przy tym tylko jeden, położony peryferyjnie przystanek³⁰.

W związku z wpływającymi do Urzędu wnioskami, podjęto m.in. następujące działania:

- w 2023 r. uruchomiono w niedzielę dodatkowe poranne połączenie Grudziądz – Laskowce Pomorskie – Bydgoszcz;
- w 2023 r. uruchomiono dodatkową parę pociągów Tuchola – Bydgoszcz;
- na linii Toruń – Sierpc w 2022 r. zwiększono liczbę połączeń z trzech do pięciu; w 2023 r. dodano szóstą parę pociągów;
- od stycznia 2022 r. w miarę możliwości przywracano postoje pociągów w Zielonczynie; w 2023 r. wszystkie pociągi mają tam postoje; przystanek w Brzozie Toruńskiej ma zostać uruchomiony od grudnia 2023 r.;
- w miarę możliwości technicznych wprowadzono skomunikowania i przesunięcia godzin kursowania pociągów w relacjach: Bydgoszcz – Chełmża, Bydgoszcz – Osiek, Śliwice – Czersk, Laskowice Pomorskie – Bąk.

Ze względu na niezadowolający stan techniczny linii kolejowych, a w związku z tym – brak uwzględnienia danej linii w planie transportowym - odmownie rozpatrywano wnioski dotyczące przywrócenia połączeń w relacjach Brodnica – Działdowo, Kruszwica – Inowrocław – Barcin – Żnin, Sępólno Krajeńskie – Nakło oraz Tuchola Koronowo³¹.

²⁹ Na odcinku na południe od Sępólna Krajeńskiego linia ta przebiegała przez osiem przystanków: Świdwie Sępoleńskie, Wysoka Krajeńska, Więcbork, Runowo Krajeńskie, Rajgród, Witosław, Mrocza, Kozia Góra Krajeńska.

³⁰ Kretki w gminie Osiek.

³¹ W perspektywie 2021-2027, z uwzględnieniem ram do roku 2030, Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. planowały m.in.: inwestycje na następujących liniach kolejowych: Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo, Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek, Terespol Pomorski – Świecie, Bydgoszcz – Szubin – Żnin (odbudowa połączenia), Bydgoszcz – Koronowo – Tuchola (stworzenie ciągu), Inowrocław – Kruszwica (rewitalizacja w celu przywrócenia ruchu pasażerskiego).

W przypadku linii Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek powodem odmowy przywrócenia połączenia był fakt, że przebiega ona w granicach jednego powiatu, który w związku z tym powinien być organizatorem transportu. Natomiast na odcinku Terespol Pomorski – Świecie Przechowo odmówiono zorganizowania połączenia wskazując, że linia ta docierała jedynie do obszarów przemysłowych³².

W czterech przypadkach nie uruchamiano połączeń na liniach kolejowych, których stan techniczny umożliwiał realizację przewozów pasażerskich. Jedyną określoną w planie transportowym linią w tym zbiorze był odcinek Laskowice Pomorskie – Wierzchucin. Przyczyną umieszczenia w planie tej linii była logistyka obiegów taboru spalinowego celem jego tankowania, nie zaś – faktyczne potrzeby przewozowe. Trzy pozostałe przypadki (Sierpc – Rypin – Brodnica, Piotrków Kujawski – Inowrocław oraz Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek) dotyczyły odcinków linii kolejowych nie uwzględnionych w planie transportowym³³.

W załączniku nr 2 do 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 kolejowym³⁴ wskazanych zostało siedem połączeń stykowych, niezgodzonych z samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Dwie z tych linii (Wierzchucin – Szlachta – Czersk i Toruń – Sierpc) były uwzględnione w planie transportowym, jako linie uzupełniające 55 i 56. Przewozy na tych liniach odbywały się także w dłuższej relacji Bydgoszcz – Czersk oraz Tuchola – Czersk.

Kolejne dwie proponowane linie (Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie – Szlachta – Czersk oraz Grudziądz – Sierpc) miały odpowiednik w planie transportowym w postaci połączeń z jedną przesiadką:

- linia strategiczna nr 2 oraz linia uzupełniająca nr 50 Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie oraz linia uzupełniająca nr 54 Laskowice Pomorskie – Szlachta – Czersk³⁵; w maju 2023 r. na tej linii odbywały się przewozy bezpośrednie;
- linia podstawowa nr 15 Grudziądz – Toruń oraz linia uzupełniająca nr 56 Toruń – Sierpc³⁶.

Trzy z zaproponowanych linii (Bydgoszcz – Nakło – Kcynia – Wągrowiec, Bydgoszcz – Gniezno, Toruń – Inowrocław – Gniezno) nie były uwzględnione w planie transportowym³⁷. Ze względu na zły stan techniczny linii kolejowej na odcinku z Kcyni do Gołańczy nie organizowano tam transportu pasażerskiego. W pozostałych dwóch relacjach połączenia obejmowały także Poznań Główny. Samorząd Województwa Kujawsko Pomorskiego finansował te połączenia do granicy województwa.

³² W ramach modernizacji linii kolejowej nr 131 planowana jest budowa odpowiedniej łącznicy, uzasadniającej organizowanie przewozów pasażerskich na ww. odcinku.

³³ Uruchomione połączenia autobusowe na trasie Brodnica-Rypin kursowały z częstotliwością dochodzącą do 25 par na dobę i posiadały 22 przystanki w 12 miejscowościach. Taka częstotliwość kursowania pociągu była niemożliwa do osiągnięcia na jednotorowej linii (posiadającej jeden, położony peryferyjnie przystanek). Linia kolejowa nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek była położona na obszarze powiatu aleksandrowskiego, który w związku z tym był właściwy do organizowania na niej transportu publicznego. Odcinek Piotrków Kujawski – Inowrocław, jako część magistrali węglowej, stanowiącej alternatywny ciąg komunikacyjny, położony jest na terenach o niewielkiej gęstości zaludnienia (Piotrków Kujawski – około 4,5 tys. mieszkańców, pozostałe stacje we wsiach o liczbie mieszkańców nie przekraczającej 400).

³⁴ Dz. U. poz. 2328. Dalej także: „rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju”.

³⁵ Po cztery połączenia w jedną stronę na dobę, w tym trzy skomunikowane w czasie od 5 do 30 minut.

³⁶ Po sześć połączeń w jedną stronę na dobę, w trzy skomunikowane w czasie od 5 do 30 minut.

³⁷ W planie transportowym znajdowały się linie kolejowe najdalej do granicy województwa: Toruń Główny - Inowrocław - Mogilno - Wydartowo oraz Bydgoszcz – Nakło.

Natomiast uzgodnione w trybie art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³⁸ i wskazane w powyższym rozporządzeniu trzy połączenia stykowe³⁹ miały następujący status:

- linia Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice była uwzględniona w planie transportowym jako linia podstawowa nr 10;
- w okresie od 11 grudnia 2022 r. połączenia na trasie Łódź Widzew – Kutno – Toruń Wschodni były organizowane i finansowane przez samorząd Województwa Łódzkiego⁴⁰;
- przewozy na trasie Toruń Główny – Kutno były realizowane na podstawie umów PSC, zawartych przez samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego (okresowo także w relacji Bydgoszcz - Kutno);
- przewozy na trasie Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Iława były realizowane w dłuższej relacji do Olsztyna, przez Polregio S.A. w Warszawie; samorząd Województwa Kujawsko Pomorskiego finansował to połączenie do granicy województwa.

Według analizy, zawartej w projekcie „Regionalnego planu transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027”, zatwierdzonym przez Zarząd Województwa w maju 2022 r., problemem peryferyjności transportowej (ubogiej oferty transportowej) w dalszym ciągu dotknięte były obszary leżące na terenie powiatów sępoleńskiego, tucholskiego⁴¹, mogileńskiego, radziejowskiego, włocławskiego, rypińskiego i lipnowskiego⁴².

(akta kontroli str. 15-21, 22-29, 101, 32-34, 82-83, 147-275, 279-282)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie przeprowadził aktualizacji planu transportowego.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 uptz plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji. W części 1.1. planu transportowego, jako przesłankę jego aktualizacji, wskazano ciągłą zmianę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych potrzeb transportowych mieszkańców województwa⁴³.

³⁸ Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm. Dalej: „uptz”.

³⁹ W piśmie z dnia 14 maja 2020 r., zawierającym uzgodnienie, o którym mowa w art. 9 ust. 1a uptz, członek Zarządu Województwa, podał – że w wojewódzkich przewozach pasażerskich, w transporcie kolejowym do stacji położonych w odległości do 30 km od granicy województwa, samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego będzie pełnił rolę samodzielnego organizatora przewozu dla połączeń: Lipno – Sierpc, Włocławek – Kutno, Łaskowice Pomorskie – Szlachta – Czersk, Tuchola – Chojnice.

⁴⁰ Jedna para połączeń. Przewozy na trasie Toruń Główny – Kutno i Włocławek – Kutno w okresie od 10 grudnia 2017 r. do 12 grudnia 2020 r. były organizowane i finansowane przez samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego na podstawie pisemnych uzgodnień z Zarządem Województwa Łódzkiego (pięć par pociągów na dobę w latach 2018-2019, 13 pociągów na dobę w 2020 r.). Samorząd Województwa Łódzkiego jednocześnie zobowiązywał się do organizowania i finansowania przewozów na linii Łódź Kaliska – Toruń Główny, przy zbliżonej liczbie pociągokilometrów (jedna para pociągów na dobę w latach 2018-2019, pięć pociągów na dobę w 2020 r.).

⁴¹ Por. pismo Prezesa UTK z dnia 4 października 2021 r., skierowane do Marszałka.

⁴² Załącznik do uchwały nr 19/742/22 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 maja 2022 r. - Regionalny plan transportowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027, projekt w wersji z dnia 17 maja 2022 r., s. 162-166.

⁴³ W części 6.1. powyższego planu wskazano także, że badania i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, powinny być realizowane w ramach studium transportowego dla potrzeb aktualizacji planu transportowego.

Ponadto, zgodnie z informacją podaną przez Wicemarszałka Województwa, niewykorzystane w 2014 r. uwagi Prezesa UTK do projektu planu transportowego, miały zostać wykorzystane w podczas aktualizacji tego planu. Na potrzebę częściowej aktualizacji tego planu wskazywali także autorzy projektu „Regionalnego planu transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027”⁴⁴.

Tymczasem w treści planu transportowego nie zostały uwzględnione następujące zdarzenia:

- uzgodnienie z ministrem właściwym do spraw infrastruktury, na podstawie art. 9 ust. 1a uptz, organizowania przez samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego przejazdów na liniach Toruń - Jabłonowo Pomorskie - Iława oraz Toruń - Kutno⁴⁵, wskazanych w załączniku nr 2 do rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju;
- organizowanie przez Województwo Kujawsko-Pomorskie przewozów na trasie Bydgoszcz – Toruń - Kutno ;
- brak obsługi przy pomocy połączeń bezpośrednich, określonych w planie transportowym linii kolejowych Grudziądz – Chojnice, Toruń Wschodni – Włocławek, Bydgoszcz – Wydartowo, Laskowice Pomorskie – Grudziądz - Brodnica.

Wicemarszałek Województwa⁴⁶ podał m.in., że:

- w badanym okresie wielokrotnie rozważano możliwość aktualizacji planu transportowego, jednak nie sposób było zaplanować działań w tym zakresie, przy ciągle zmieniających się okolicznościach faktycznych i prawnych; w związku z prowadzonymi w latach 2015-2019 pracami legislacyjnymi samorządowi województwa przedstawiono do konsultacji kilkanaście projektów nowelizacji uptz, zawierających rozbieżne lub wzajemnie sprzeczne rozwiązania;
- w 2020 r. rynek transportu publicznego został dotknięty kryzysem związanym z pandemią, kiedy to pracę świadczone zdalnie, a działanie jednostek oświaty zostało ograniczone;
- w powyższych warunkach przeprowadzenie aktualizacji planu byłoby rozwiązaniem tymczasowym lub niemiarodajnym.

Dyrektor Departamentu Transportu podała, że nie przeprowadzono aktualizacji planu transportowego w zakresie połączeń stykowych, ponieważ na podstawie pandemicznego roku bazowego (2020) oraz w dynamicznie zmieniających się warunkach finansowych terytorialnego j.s.t. trudno byłoby wypracować, wspólnie z samorządami sąsiednich województw, optymalne rozwiązanie w zakresie organizacji i finansowania tych połączeń.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁴⁷ podał, że trwały prace nad aktualizacją programu transportowego, a orientacyjną ich czasochłonność określono w roboczym harmonogramie na 41 tygodni.

W ocenie NIK uzasadniona potrzeba zaktualizowania programu transportowego w badanym okresie wynikała z rozbieżności pomiędzy faktycznym stanem

⁴⁴ Załącznik do uchwały nr 19/742/22 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 maja 2022 r., s. 198.

⁴⁵ W obu przypadkach w planie transportowym określono linie z przebiegiem do granicy województwa.

⁴⁶ Działając z upoważnienia Marszałka.

⁴⁷ Działając z upoważnienia Marszałka.

organizacji wojewódzkich przewozów kolejowych a dyspozycjami planu transportowego, przyjętego jeszcze w 2014 r.

(akta kontroli str. 22-34, 241-251, 315-320, 579-585, 590)

OCENA CZĄSTKOWA

Przygotowując i stosując plan transportowy Marszałek dokonał analiz, w których określono przyczyny i skalę wykluczenia transportowego. Jako dobrą praktykę, zbieżną z szóstym standardem kontroli zarządczej⁴⁸, Najwyższa Izba Kontroli ocenia okresowe monitorowanie wykonania planu transportowego w formie rocznych raportów. Jednak ze względu na brak odniesienia się do określonych w planie transportowym mierzalnych wskaźników, sprawozdawczość ta nie pozwalała na jednoznaczną ocenę, czy zaplanowane działania przynosiły zakładane efekty w zakresie dostępności w komunikacji kolejowej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Sporządzonego na powyższej podstawie planu transportowego nie aktualizowano, pomimo braku organizowania bezpośrednich połączeń w czterech przewidywanych w tym planie relacjach, faktycznego obsługiwanie niezaplanowanych połączeń na styku z sąsiednimi województwami oraz braku uwzględnienia wszystkich uwag Prezesa UTK do projektu planu.

OBSZAR

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

2.1. W okresie od 2018 r. zawarto osiem umów PSC⁴⁹ z działającymi na terenie tego województwa dwoma operatorami: Arriva RP Sp. z o.o. oraz Polregio S.A. Cztery z tych umów zostały zawarte bezpośrednio, na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 upz (na okres od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r.), zaś kolejne cztery – w trybie konkurencyjnym (na okres do 14 grudnia 2030 r.)⁵⁰. Zamówień w powyższym zakresie udzielano podmiotom, z którymi zawierano umowy w okresie przed 2018 r. (nie prowadzono analiz możliwości danego przewoźnika do zapewnienia pełnego i niezakłóconego świadczenia usług, przeprowadzonych przed zawarciem umowy PSC).

Urząd w następujący sposób wykorzystał uwagi Prezesa UTK, zgłoszone do projektów umów PSC:

- liczbę połączeń w relacji Sierpc – Toruń zwiększono do sześciu par w dni robocze oraz pięciu – w weekendy;
- od marca 2022 r. zwiększono liczbę połączeń na odcinku Czersk – Szlachta – Wierzchucin z dwóch do czterech (w dni robocze);

⁴⁸ Komunikat nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. Ministerstwa Finansów poz. 84).

⁴⁹ Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich (ang. *Public Service Contract*).

⁵⁰ Na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) Nr 1370 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315/1 z 3.12.2007) oraz art. 70¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2022 r., poz. 1360 ze zm.). Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, ze zm.) brak było obowiązku stosowania wskazanej ustawy do udzielenia przedmiotowego zamówienia. W celu zachowania zasad przejrzystości i konkurencyjności, w zakresie nie uregulowanym wprost specyfikacją warunków zamówienia, zastosowano jednak przepisy powyższej ustawy, właściwe dla trybu przetargu nieograniczonego. Żaden z uczestników przetargu nie został wykluczony.

- w rozkładzie jazdy obowiązującym od grudnia 2022 r. uruchomiono dodatkowe połączenie Kutno – Toruń; dodatkowo, od 11 czerwca 2022 r. poranny pociąg Kaliska Kujawskie – Inowrocław rozpoczął bieg w Kutnie;
- w rozkładzie jazdy obowiązującym od grudnia 2022 r. uwzględniono, aby ostatni odjazd w relacji Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie odbywał się nie wcześniej, niż o 22.40;
- faktyczna możliwość uruchomienia niedzielnych połączeń na odcinku Bydgoszcz – Chełmża będzie procedowana w rozkładzie jazdy obowiązującym od grudnia 2023 r.

Jedna z niewykorzystanych uwag dotyczyła braku w rozkładzie jazdy pociągu z Torunia do Bydgoszczy po godzinie 22.00. Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁵¹ podał w tej sprawie, że brak takiego połączenia wynika przede wszystkim z obiegów taboru kolejowego.

W miarę istniejących możliwości oraz ważąc interesy poszczególnych grup pasażerów w następujący sposób uwzględniono postulaty dotyczące zmian w rozkładzie jazdy:

- od 11 czerwca 2018 r. uruchomiono nowe połączenie na odcinku Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie około godziny 13.30;
- od 16 grudnia 2019 r. wprowadzono pociąg relacji Czersk – Wierzychucin, zapewniający możliwość powrotu ze szkół (odjazd o godzinie 15.28);
- od 9 stycznia 2023 r. poprawiono skomunikowanie pociągów na trasie Janikowo – Bydgoszcz;
- od 2 września 2018 r. skomunikowano poranne pociągi na trasach Jabłonowo Pomorskie – Toruń Główny oraz Toruń Główny – Włocławek;
- od 11 czerwca 2023 r. przewiduje się skomunikowanie pociągów w relacji Chojnice – Bydgoszcz Główna oraz Bydgoszcz Główna – Toruń Główny.

(akta kontroli str. 8, 43-84, 252-275, 308-313, 321-333, 340-573)

2.2. Zawierając umowy PSC określono siatkę połączeń, przewidzianą w planie transportowym oraz uzgodnił rozkład jazdy pociągów zapewniający możliwą do osiągnięcia dostępność połączeń kolejowych dla poszczególnych grup pasażerów. W opisanych w poprzednim obszarze czterech przypadkach, połączenia te nie były bezpośrednie i wymagały jednej przesiadki. Połączenia te były skomunikowane, względnie – ich rozkład odpowiadał innym potrzebom podróżnych⁵². W powyższych umowach zabezpieczono również jakość świadczonych usług. W przypadku umów PSC, zawieranych na okresy wieloletnie, prace nad rozkładami jazdy, we współpracy z przewoźnikami, były prowadzone od początku danego roku.

W przypadkach, w których nie było możliwe prowadzenie przewozów, określonych w umowach PSC, przewoźnicy zapewniali zastępczą komunikację autobusową. Dotyczyło to odcinków: Włocławek – Kutno, w okresie od 3 stycznia do 28 lutego

⁵¹ Działając z upoważnienia Marszałka.

⁵² Połączenia Bydgoszcz (odjazd 5:15) – Laskowice Pomorskie (przyjazd: 5:56) oraz Laskowice Pomorskie (odjazd: 6:42) – Czersk (przyjazd: 7:45) były skomunikowane w czasie przekraczającym 30 minut, ze względu na konieczność dostosowania do przepustowości linii oraz w celu umożliwienia uczniom przyjazdu do szkół w Czersku przed godziną 8.00. Połączenia Grudziądz (odjazd: 13:45) – Toruń Główny (przyjazd: 14:51) oraz Toruń Główny (odjazd: 15:36) – Sierpc (przyjazd: 17:15) były skomunikowane w czasie przekraczającym 30 minut, ponieważ umożliwiało to dojazd do pracy na godzinę 15.00 (większość podróżnych nie wysiadała na dworcu Toruń Główny) oraz odwóz uczniów i osób kończących pracę o godzinie 15.00.

2021 r.; Bydgoszcz – Chełmża, w okresie od 3 do 19 stycznia 2021 r.; Wierzchucin – Tleń, w okresie od 3 do 31 stycznia 2021 r.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁵³ podał w powyższej sprawie, że powodem czasowego wprowadzenia komunikacji autobusowej w powyższych relacjach był znaczący wzrost kosztów nowych rocznych umów PSC w stosunku do kontraktów, które wygasły 12 grudnia 2020 r.; wpływ na wzrost kosztów miała niewątpliwie pandemia Covid-19, przez którą znacząco spadły przychody z biletów, a tym samym wielkość rekompensaty; Budżet Województwa wymagał zwiększenia wydatków na wznowienie połączeń; z tego powodu na początku 2021 r. część połączeń, gdzie odnotowywano najniższą frekwencję, była obsługiwana komunikacją autobusową.

Według stanu na 2 stycznia 2023 r. najniższa liczba kursów w powyższych połączeniach wynosiła osiem i występowała na czterech odcinkach: Kutno – Kaliska Kujawskie, Mogilno – Inowrocław, Wierzchucin – Lipowa Tucholska – Szlachta, Laskowice Pomorskie – Szlachta.

Przyczyną zmniejszenia liczby połączeń w relacji Mogilno – Inowrocław z 30 w 2018 r. do ośmiu w 2023 r., jak wskazał Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁵⁴ był fakt, że:

- Województwo Kujawsko-Pomorskie miało zamiar utrzymać w rozkładzie jazdy 2022/2023 dotychczasowy kształt i liczbę połączeń bezpośrednich Poznań Główny – Toruń Wschodni/Bydgoszcz Główna; ze względu na wydłużającą się procedurę wyboru operatora kolejowego w województwie kujawsko-pomorskim rozkład jazdy mógł być ułożony dopiero w ostatnim kwartale 2022 r.; przyczyniły się do tego m.in. odwoływanie się do sądu przez przewoźników oraz procedury administracyjne, które nie były zależne od Województwa Kujawsko-Pomorskiego;
- samorząd Województwa Wielkopolskiego samodzielnie ułożył rozkład jazdy pociągów z Poznania do Gniezna i Mogilna, aż do wyłonienia operatora na odcinku kujawsko-pomorskim; obsługę połączeń powierzono przewoźnikowi Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., całkowicie rezygnując z usług Polregio S.A. na tej trasie;
- niezwłocznie po podpisaniu umów przewozowych z Polregio S.A. na obsługę tras zelektryfikowanych, w tym z Inowrocławia do Mogilna, Województwo Kujawsko-Pomorskie przystąpiło do rozmów, aby utrzymać połączenia stykowe w dotychczasowym kształcie; pomimo intensywnych negocjacji udało się utrzymać tylko dwa bezpośrednie połączenia Toruń – Poznań; tam gdzie było to możliwe, wprowadzono krótkie skomunikowania w Mogilnie - Województwo Wielkopolskie było bowiem niechętnie do znacznych modyfikacji siatki połączeń i ułożonych już rozkładów jazdy Kolei Wielkopolskich;
- wpływ na kształt przyszłego rozkładu jazdy na linii kolejowej nr 353 miały także zamknięcia torów na wielkopolskim odcinku linii oraz duży ruch pociągów dalekobieżnych i towarowych; w takiej sytuacji znacznie maleje przepustowość linii, czego skutkiem jest ograniczenie połączeń;
- samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, mając świadomość, że taki rozkład jazdy nie jest satysfakcjonujący dla wielu osób, prowadziło działania, aby uruchomić dodatkowe połączenia Inowrocław - Mogilno w zbliżonych godzinach kursowania co zlikwidowane pociągi do Poznania, aby umożliwić

⁵³ Działając z upoważnienia Marszałka.

⁵⁴ Działając z upoważnienia Marszałka.

dojazd do stolicy Wielkopolski poprzez przesiadkę w Mogilnie, jak i w celu poprawy oferty przewozowej do Torunia; w wyniku prowadzonych rozmów z Polregio S.A.

i Województwem Wielkopolskim od 9 stycznia 2023 r. poprawiono ofertę przewozową; kolejne zmiany rozkładów jazdy zostały wprowadzone od 12 marca; natomiast od 11 czerwca mają zostać uruchomione nowe codzienne połączenia Bydgoszcz – Poznań (dwie pary), a liczba kursów Toruń – Poznań zostanie zwiększona do pięciu (o jedną więcej niż w poprzednim rozkładzie); godziny odjazdów i przyjazdów pozostałych pociągów do Mogilna zostaną natomiast skorygowane, aby uzyskać jak najwięcej skomunikowań z połączeniami uruchamianymi przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. w kierunku Poznania.

Natomiast w sprawie połączeń Kutno – Kaliska Kujawskie, Wierzchucin – Lipowa Tucholska – Szlachta, Laskowice Pomorskie – Szlachta Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁵⁵ podał, że:

- w 2023 r. utrzymywano po osiem połączeń na powyższych liniach komunikacyjnych, ponieważ przebiegają przez peryferia województwa, stanowiące obszar o najmniejszej gęstości zaludnienia⁵⁶ i nie spodziewano się tu istotnego popytu na usługi transportowe⁵⁷; stąd utrzymywano jedynie połączenia zapewniające zaspokojenie podstawowych potrzeb, tj. dowozu i odwozu ze szkół;
- jedyne poranne połączenie w relacji Wierzchucin – Szlachta (5.10-5.36) odbywało się we wczesnych godzinach porannych, ponieważ pociąg kursował w dłuższej relacji Tuchola – Czersk (przyjazd o 6.00); był on skomunikowany z pociągiem do Chojnic przez Ryteł oraz z pociągiem do Tczewa przez Starogard Gdański;
- jedno z czterech połączeń w relacji Laskowice Pomorskie – Szlachta (9.52-10.41) odbywało się w późnych godzinach porannych, ponieważ na stacji początkowej było ono skomunikowane z pociągiem z Bydgoszczy; założeniem tego kursu było zapewnienie dojazdu do miejscowości atrakcyjnych turystycznie (Tleń, Osie);
- jedno z czterech połączeń, w tym jedno z trzech porannych połączeń, w relacji Szlachta – Laskowice Pomorskie (11.11-12.01) odbywało się w późnych godzinach porannych, a nie – w popołudniowym szczycie komunikacyjnym, ponieważ było ono skomunikowane z pociągiem Gdynia Główna – Bydgoszcz Główna oraz z pociągiem do Brodnicy przez Grudziądz.

Wszystkie miejsca postoju pociągów wskazane w planie transportowym zostały objęte ruchem kolejowym. Wyjątek w tym zakresie stanowiły przypadki, kiedy konieczne było uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej. Ponadto w pięciu przypadkach, w okresie od 14 marca 2020 r. (w związku z niską frekwencją podróży, spowodowaną pandemią) zawieszono połączenia kolejowe:

- na linii nr 27, na odcinku Toruń Główny – Sierpc⁵⁸;
- na linii nr 201, na odcinku Wierzchucin – Lipowa Tucholska⁵⁹;

⁵⁵ Działając z upoważnienia Marszałka.

⁵⁶ Gmina Śliwice – 39 osób na km², gmina Osie – 26 osób na km², przy średniej dla całego województwa wynoszącej 155 osób na km².

⁵⁷ Zgodnie z badaniami potoków podróży największe zainteresowanie przewozami kolejowymi występuje na odcinkach, gdzie czas dojazdu do jednej ze stolic województwa wynosi nie więcej niż 60 minut. Na dalszych odcinkach ruch znacząco słabnie.

⁵⁸ Przywrócono od 31 stycznia 2022 r.

⁵⁹ Przywrócono od 13 marca 2022 r.

- na linii nr 208, na odcinku Laskowice Pomorskie – Wierzchucin⁶⁰;
- na linii nr 209, na odcinku Bydgoszcz Główna – Chełmża⁶¹;
- na linii nr 215, na odcinku Laskowice Pomorskie – Czersk⁶².

W 2022 r. wysokość kosztów stałych, bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, ponoszonych przez przewoźnika, wynosiła 94 672 121 tys. zł dla Polregio S.A. oraz 54 013 776 tys. zł dla Arriva RP Sp. z o.o.

W badanym okresie miały miejsce następujące zmiany cen biletów na połączenia objęte umowami PSC:

- w 2020 r., z 2,50 zł do 2,80 zł w relacji do 10 km oraz z 0,13 zł do 0,145 zł za każdy rozpoczęty kilometr⁶³;
- w 2021 r. – do 3,40 zł w relacji do 10 km oraz do 0,1595 zł za każdy rozpoczęty kilometr;
- w pierwszej połowie 2022 r. – do 3,90 zł w relacji do 10 km oraz do 0,1755 zł za każdy rozpoczęty kilometr;
- w drugiej połowie 2022 r. – do 3,60 zł w relacji do 10 km oraz do 0,2018 zł za każdy rozpoczęty kilometr (do 3,60 zł w relacji do 10 km oraz do 0,1867 zł za każdy rozpoczęty kilometr przy zakupie drogą elektroniczną);
- w 2023 r. - do 4,10 zł w relacji do 10 km oraz do 0,1867 zł za każdy rozpoczęty kilometr w przedziale od 11 do 64 km, 0,2024 zł za każdy rozpoczęty kilometr w przedziale w przedziale od 65 do 100 km oraz 0 zł powyżej 100 km.

Zawierane w badanym okresie umowy PSC zawierały następujące wymogi, wiążące się z jakością świadczonych usług transportowych⁶⁴:

- tolerancja spóźnienia na stacji końcowej - siedem minut, wskaźnik punktualności dla pociągu – 95%;
- zapewnienie przewozu zastępczego w czasie godziny od powstania zdarzenia uniemożliwiającego wykonywanie przewozu na stacji początkowej oraz w ciągu 90 minut - na szlaku;
- informowanie organizatora o przepełnieniach⁶⁵ w pociągach⁶⁶;
- właściwe i czytelne oznaczenie pociągów⁶⁷;
- wyposażenie pojazdów w klimatyzację albo urządzenia schładzające⁶⁸;

⁶⁰ Nie przywrócono. Było to połączenie z najniższą frekwencją podróży w województwie. Mieszkańcy gminy Lniano mieli zapewnioną obsługę transportem kolejowym w kierunku Bydgoszczy, Tucholi i Czerska poprzez przystanek Błędzin (12 par pociągów w 2023 r., odległość 12,3 km od siedziby Urzędu Gminy Lniano). Mieszkańcy gminy Drzycim mieli dostęp do transportu kolejowego poprzez stację Laskowice Pomorskie (odległość 11,6 km od siedziby Urzędu Gminy Drzycim).

⁶¹ Przywrócono 20 stycznia 2021 r.

⁶² Przywrócono 1 lutego 2021 r.

⁶³ W zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy.

⁶⁴ Operatorzy bez zgody organizatora nie byli uprawnieni do zlecania podwykonawcom wykonywania przewozów.

⁶⁵ Rozumianych jako przekroczenie dopuszczalnej liczby przewożonych pasażerów na miejscach siedzących i stojących. Umowy zawierane na lata 2022-2030 zawierały natomiast ogólne postanowienie, że przedmiotem kary będzie niewykonanie z winy Operatora zobowiązania do zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa oraz wygody i należytej obsługi.

⁶⁶ W umowach obowiązujących w okresie do 10 grudnia 2022 r. W umowach zawartych na kolejny okres dane frekwencyjne i sprzedażowe miały być przekazywane na każde żądanie organizatora oraz zamieszczane w kwartalnych raportach. W badaniu potrzeb transportowych uwzględnia się również wyniki liczenia pasażerów, przeprowadzanego podczas kontroli pociągów przez organizatora oraz skargi i wnioski.

⁶⁷ W umowach obowiązujących do roku 2030.

⁶⁸ W umowach obowiązujących do roku 2030.

- zapewnienie toalet dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej⁶⁹;
- umożliwienie przewożenia w każdym uruchamianym pociągu co najmniej czterech rowerów⁷⁰.

Zawarte umowy PSC zawierały także ogólny wymóg zapewnienia odpowiednich warunków higieny oraz wygody i należytej obsługi, a także - podejmowania działań ułatwiających podróżnym o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom z niepełnosprawnością korzystanie ze środków transportowych⁷¹ (jakość podróży, m.in.: w zakresie higieny, organizator egzekwował stosując kary umowne w przypadku stwierdzenia nieczynnych toalet, braku papieru toaletowego i wody do mycia rąk).

Obowiązujące w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r. umowy PSC nie zawierały:

- wymogu dostarczenia sprawozdania z zestawienia składów pociągów i przepełnień⁷²;
- postanowień w przedmiocie kar umownych dotyczących: zestawienia składów pociągów w sposób niezgodny z umową, przepełnień⁷³ oraz niedochowania jednostkowej punktualności w momencie odjazdu i przyjazdu,
- przepisów pozwalających na rozwiązanie albo wypowiedzenie umowy z winy przewoźnika w sytuacji uporczywego niewykonywania postanowień umowy (w tym dotyczących jakości przewozów).

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁷⁴ podał w powyższych sprawach, że:

- organizator miał możliwość kontroli operatora w zakresie przepełnień, zestawień składów i wieku taboru; realizowane było to poprzez regularne kontrole w pociągach; obsługa połączenia taborem innym niż wykazany w załączniku 4b, nawet jeśli ten spełniałby wymóg co do wieku pojazdu, skutkowałaby nałożeniem kary finansowej na operatora; kontrole w pociągach obejmowały również liczenie podróżnych (a tym samym badanie wystąpienia przepełnienia); przedkładanie przez operatorów sprawozdań obejmujących zestawienia składów pociągów jest było w ocenie Samorządu Województwa zbędne; np.: tylko w styczniu 2023 r. operator Arriva RP Sp. z o.o. uruchomił 4 681 pociągów; weryfikacja poprawności tych danych byłaby w praktyce niemożliwa, wobec powyższego w terenie były prowadzone kontrole przez pracowników Urzędu; do tej pory nie zaobserwowano nieprawidłowości; należy przy tym wskazać niecelowość ścisłego trzymania się ustalonych w umowie zestawień składów; operator na podstawie umowy oraz Prawa przewozowego miał obowiązek zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny; w sytuacji, w której wystąpiłby danego dnia duży potok pasażerski np. z powodu jakiegoś wydarzenia kulturalnego czy sportowego, operator obawiając się kary umownej nie zdecydowałby się na zmianę pojazdu na bardziej pojemny; innym skrajnym przypadkiem byłaby odmowa przez operatora przewozu osób z niepełnosprawnościami; w przypadku zgłoszenia się z wyprzedzeniem grupy takich osób na kurs, który byłby obsługiwany pojazdem nie w pełni dostosowanym do potrzeb, np. osób na wózkach inwalidzkich, operator nie

⁶⁹ W umowach obowiązujących do roku 2030.

⁷⁰ W umowach obowiązujących do roku 2030.

⁷¹ Parafraza treści art. 14 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8).

⁷² Umowy PSC na lata 2022-2030 regulowały wprost drugi z tych wymogów w § 4 ust. 3.

⁷³ w okresie od grudnia 2020 r.

⁷⁴ Działając z upoważnienia Marszałka.

miałby możliwości podstawienia innego składu; z punktu widzenia Województwa takie działania zniechęcałyby mieszkańców do korzystania z usług kolei;

- w przypadku przepełnienia mamy do czynienia z naruszeniem postanowień dotyczących zapewnienia podróżnym odpowiedniego bezpieczeństwa i zawsze z tego tytułu w umowach były zawierane postanowienia o karach;
- kary za niedochowanie wskaźnika punktualności nakładane były nie jednostkowo, ale kwartalnie; nakładanie kar za każdy pojedynczy przypadek niedochowania punktualności mogłoby zostać przez operatorów podważone sądowo jako kara nadmiernie dotkliwa i niejednokrotnie nieadekwatna do przewinienia; należy przypuszczać, że gdyby zostały one wprowadzone, to operatorzy na etapie składania ofert w postępowaniu kalkulowałyby kary w oferowaną stawkę, mając świadomość niemożności spełnienia takiego wymogu; istniały w Polsce przypadki nakładania kar za pojedyncze opóźnienia, jednak wynikało to ze specyfiki linii; Województwo Pomorskie nakładało kary finansowe na trasie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej; jest to jednak linia odseparowana od innego ruchu, będąca *de facto* koleją miejską; ruch pociągów odbywa się tam w systemie wahadłowym – pojazd po dojechaniu do stacji końcowej natychmiast kieruje się w drogę powrotną; przy tak dużej częstotliwości kursowania, każde opóźnienie skutkowałoby daleko idącymi zmianami wtórnymi; nie ma jednak uzasadnienia stosowania tego typu rozwiązań w ruchu regionalnym;
- obowiązujące umowy PSC wskazują w § 13 ust. 4 pkt 2, że umowa może zostać rozwiązana w przypadku „istotnego naruszenia przez operatora jego obowiązków określonych w niniejszej Umowie, przez co Strony rozumieją osiągnięcie w danym okresie rozliczeniowym limitu kar umownych; trzykrotne nieuzasadnione nieusunięcie przez operatora w danym okresie rozliczeniowym uchybień stwierdzonych przez organizatora; starsze umowy (obowiązujące w latach 2010 – 2020) zawierały podobnie równie rygorystyczne postanowienia; w umowach zawieranych na okres jednego rozkładu jazdy odstąpiono od szczegółowego określania sytuacji pozwalających na rozwiązanie umowy, gdyż okres ich obowiązywania był relatywnie krótki; zawsze jednak w umowach PSC zawierano odwołanie do postanowień Kodeksu cywilnego.

Zdaniem NIK brak opisanych wyżej postanowień mógł utrudniać realizację interesu publicznego.

Zgodnie z § 10 ust. 2 umów o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego w okresie od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r. roku kary umowne miały nie być nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od operatora okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie przewozów; zaś za obiektywne, niezależne od operatora okoliczności uznaje się również zdarzenia poważne wypadki, wypadki lub incydenty oraz sytuacje potencjalnie niebezpieczne kolizje i wypadki, w których uczestniczy pojazd operatora, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁷⁵ podał w powyższej sprawie, że wprowadzone rozwiązanie zostało zaproponowane przez operatorów w toku negocjacji umów bezpośrednich; mając na uwadze, że tego typu zdarzenia mają charakter incydentalny, Województwo przystało na takie rozwiązanie; w kolejnych

⁷⁵ Działając z upoważnienia Marszałka.

umowach PSC nie wprowadzano podobnych wyłączeń; w toku obowiązywania umowy na RJP 2020/2021 nie nastąpił żaden przypadek kolizji lub wypadku, a tym samym nie miało miejsce zdarzenie wyłączające nałożenie kary.

W zawartych umowach PSC, jako punktualny określany był pociąg opóźniony o siedem minut. Natomiast do celów własnych prezentacji statystycznych na stronie www Prezes UTK przyjmował, że pociąg punktualny mógł być opóźniony nie więcej, niż sześć minut. W swoich opiniach, odnośnie projektów umów PSC, powyższy organ nie powoływał się na ten wyznacznik.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁷⁶ podał, że Województwo Kujawsko-Pomorskie, bazując na wieloletnim doświadczeniu, uznało tolerancję siedmiu minut opóźnienia za dopuszczalną; zarządca infrastruktury również przyjmował taką wartość, jako dopuszczalne opóźnienie; nie można się więc zgodzić z poglądem, że brak stosowania rozwiązań Urzędu Transportu Kolejowego nie zabezpiecza interesu publicznego.

(akta kontroli str. 15-21, 84, 100-103, 252-275, 283, 336-573, 579-590, 595-645)

2.3. W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 9 marca 2023 r. pracownicy Urzędu zrealizowali łącznie 1 874 kontrole w zakresie prawidłowości realizacji obowiązków określonych w zawartych umowach PSC⁷⁷. Kontrole te były prowadzone w pojazdach przewoźnika i dotyczyły głównie zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny⁷⁸. Realizowano je również podstawie otrzymanych skarg. W efekcie nałożono na przewoźników 18 kar w łącznej wysokości 16 400,00 zł, z czego w czterech przypadkach, o łącznej wartości kar w kwocie 5 600,00 zł postępowanie nadal trwało⁷⁹. Pozostałe kary zostały uregulowane w sposób przewidziany w umowach⁸⁰. Głównymi uchybieniami, które skutkowały nałożeniem kary były: nieczynne toalety, brak papieru toaletowego lub bieżącej wody w toaletach.

Ponadto pracownicy Urzędu na podstawie składanych przez przewoźników zestawień wynikających z podpisanych umów weryfikowali prawidłowość realizacji postanowień wynikających z umowy m.in.: w zakresie zachowania wskaźnika punktualności, prawidłowości stosowania komunikacji zastępczej oraz odwoływania pociągów z przyczyn zależnych wyłącznie od operatora. W wyniku powyższych czynności, w okresie obejmującym lata rozliczeniowe 2017/2018 – 2021/2022 nałożono na przewoźników kary w łącznej wysokości 1 152,0 tys. zł, z czego 825 tys. zł w związku ze stwierdzonymi przypadkami niezachowania wskaźnika punktualności, 86,5 tys. zł z tytułu odwoływania pociągów z winy przewoźnika oraz 240,5 tys. zł z tytułu opóźnień w zastosowaniu przewozu zastępczego. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki umorzenia kar umownych, naliczonych w związku z nieprawidłową realizacją umów PSC.

(akta kontroli str.8-10, 102-103, 336-573, 579-585)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁷⁶ Działając z upoważnienia Marszałka.

⁷⁷ Z tego 947 kontroli w Polregio S.A., 927 kontroli w Arriva RP Sp. z o.o

⁷⁸ Kontrolą realizacji usług przewozowych zajmowali się pracownicy Biura Kontroli Transportu w Departamencie Transportu. Uprawnienia do kontroli posiadali wszyscy pracownicy tej komórki. Od 2022 r. do stałego, codziennego sprawdzania prawidłowości świadczonych usług skierowano dwóch z siedmiu pracowników Biura. W latach 2020 – 2021 kontrole w pociągach były zawieszone ze względu na pandemię. W latach 2018 – 2019 w Biurze było zatrudnionych od czterech do pięciu osób, które miały w swoim zakresie obowiązków kontrole w pociągach.

⁷⁹ Według stanu w dniu 7 czerwca 2023 r.

⁸⁰ Tj. wystawienie noty obciążeniowej i pomniejszenie wynagrodzenia wynikającego z Umowy.

Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich zostały zawarte w prawidłowy sposób. Organizator transportu brał udział w ustalaniu rozkładów jazdy, tak aby usługi transportowe odpowiadały stwierdzonym potrzebom przewozowym, kontrolował realizację powyższych umów oraz podejmował odpowiednie działania w przypadkach niewłaściwej realizacji wymogów umów.

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

Urząd nie zgłaszał zadań w ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 r.”⁸¹ oraz programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”⁸².

Wicemarszałek Województwa podał w powyższej sprawie, że samodzielny udział Województwa Kujawsko-Pomorskiego w powyższych programach nie był w ogóle rozważany, gdyż zadania z zakresu rozwoju oraz odnowienia infrastruktury kolejowej nie zawierały się w katalogu zadań samorządu Województwa. Zadania te, jak podał Wicemarszałek Województwa, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁸³, przypisane były zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A.

Samorząd województwa był uprawniony do fakultatywnej realizacji zadań w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Zgodnie z art. 18a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”⁸⁴ linie kolejowe, niebędące liniami o znaczeniu państwowym, mogą być przekazywane nieodpłatnie na własność lub oddane do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego j.s.t. w celu wykonywania przewozów kolejowych, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową. Zgodnie zaś z art. 38 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, mogą być finansowane przez j.s.t.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁸⁵ podał w powyższej sprawie, że:

- brak było obowiązku, aby w celu wykonywania swoich zadań w zakresie organizacji przewozów kolejowych, województwo było właścicielem infrastruktury kolejowej;
- w ocenie samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, zadania z zakresu utrzymania, remontów i budowy infrastruktury kolejowej spoczywają na organach państwa i realizowane były poprzez narodowego zarządcę infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; każdy przewoźnik korzystający z infrastruktury kolejowej ponosi na rzecz tego zarządcy opłaty z tytułu dostępu do niej; są one skorelowane z masą pociągu, co jest tłumaczone większym zużyciem linii przez pojazdy o większej masie; wnioskować z tego należy, że co do zasady opłaty pobierane przez zarządcę powinny być kierowane na bieżące utrzymanie linii, celem utrzymania jej w stanie nie pogorszonym;

⁸¹ Załącznik do uchwały nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku (ze zm.). Dalej: „program Kolej +”.

⁸² Załącznik do uchwały nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” (ze zm.).

⁸³ Dz. U. z 2023 r. poz. 602 ze zm. Dalej: „ustawa o transporcie kolejowym”.

⁸⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 2542.

⁸⁵ Działając z upoważnienia Marszałka.

- partycypowanie Województwa w programie Kolej Plus nie spowodowałoby zniesienia powyższych opłat – państwowy zarządca infrastruktury pobierałby opłaty od Województwa (za pośrednictwem operatorów) za to, że korzystają oni z infrastruktury, którą Województwo współfinansowało;
- tylko w rozkładzie jazdy 2023/2024 na opłaty związane z dostępem do infrastruktury Województwo zaplanowało wydatki na poziomie 35 mln zł; nie wliczają się w to ponoszone dodatkowo przez operatorów koszty manewrów na stacjach czy opłaty postojowe, które również pobiera zarządca infrastruktury;
- w ocenie Województwa przekazywane środki powinny być tak gospodarowane, aby zarządca infrastruktury utrzymywał parametry techniczne wykorzystywanych w ruchu pasażerskim tras; natomiast partycypowanie w remoncie infrastruktury po to, aby potem zarządca infrastruktury pobierał opłaty od Województwa (poprzez operatorów) za remonty i utrzymanie infrastruktury, wydaje się nielogiczne i społecznie niesprawiedliwe;
- powyższe wątpliwości, jak i potencjalnie wysoki koszt udziału samorządu w programie Kolej Plus, skłoniły Województwo do niezgłaszania żadnych projektów.

W programie Kolej+ określono, że w pierwszej kolejności ze środków tego programu powinny zostać zrealizowane potrzeby inwestycyjne, związane z realizacją projektów dotyczących połączeń w relacji Żnin - (Szubin) - Bydgoszcz⁸⁶, Świecie - (Terespol Pomorski) – Bydgoszcz⁸⁷ oraz Chełmno – Bydgoszcz⁸⁸.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca przy tym uwagę, że w śladzie zlikwidowanej linii kolejowej nr 392 (Żnin - Szubin) na długości 6 km przebiegała droga ekspresowa S5⁸⁹. Natomiast połączenie Chełmna ze Świeciem wymagałoby wybudowania przeprawy kolejowej na Wiśle.

Odnosnie doświadczeń ze współpracy z narodowym zarządcą infrastruktury kolejowej Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁹⁰ podał, że są one oceniane są krytycznie. W szczególności:

- w ramach projektu „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko - toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”, realizowanym w perspektywie 2007 – 2013 Województwo Kujawsko-Pomorskie, jako partner projektu, wspólnie z beneficjentem – Miastem Bydgoszcz, zrealizowało zadanie pn. „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz-Błonie”, w zakresie wybudowania przystanku kolejowego wraz z niezbędną architekturą służącą obsłudze pasażerskiej; rzeczowa realizacja zadań inwestycyjnych miała miejsce w latach 2015 – 2016; ponieważ Województwo nie posiadało kompetencji do zarządzania i utrzymywania kolejowej infrastruktury pasażerskiej, która powstała w wyniku inwestycji, zawarto porozumienie z zarządcą infrastruktury (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), które regulowało zasady przekazania przez Województwo prawa do nakładów finansowych po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia; jednym z kluczowych warunków było uzyskanie przez inwestora stosownych certyfikacji zgodności dla podsystemów i składników interoperacyjności; w wyniku podjętych działań stwierdzono, że część elementów podsystemu „Infrastruktura” nie spełnia norm w zakresie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności

⁸⁶ Szacowana wartość niezbędnej inwestycji 450 mln zł.

⁸⁷ Szacowana wartość niezbędnej inwestycji 300 mln zł.

⁸⁸ Szacowana wartość niezbędnej inwestycji 5 mln zł.

⁸⁹ K. Trammer, *Walcem po torach* w: „Z biegiem szyn” nr 4 (108) lipiec-sierpień 2020, s. 4-5.

⁹⁰ Działając z upoważnienia Marszałka.

systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się⁹¹; przepisy te weszły w życie już po zawarciu umów z wykonawcami robót budowlanych; w efekcie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odmawia przejęcia wybudowanej infrastruktury, która została zbudowana bez udziału finansowego tego podmiotu; szacowany koszt dostosowania przystanku do norm TSI PRM to ok. 200 tys. zł, co jest niewspółmiernie niskim kosztem w stosunku do nakładów, jakie poniosło Województwo budując zupełnie nowy przystanek kolejowy; tymczasem większość przystanków i stacji kolejowych w Polsce, będących w gestii narodowego zarządcy infrastruktury, nie spełnia norm TSI PRM;

- w ramach perspektywy 2014 – 2020 samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego zabezpieczył środki w wysokości 38 082 500 euro na realizację kolejowych inwestycji infrastrukturalnych; kwota to wynikała z uzgodnień z dokonanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która wskazywała, że środki te pozwolą na realizację czterech projektów liniowych (prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa; rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża; rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica; rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa); z czasem kolejne inwestycje „wypadały” z powyższej listy, ze względu na wzrost szacowanych przez zarządcę infrastruktury kosztów; ostatecznie pozostawiono do realizacji jedynie rewitalizację odcinka Toruń Wschodni – Chełmża; pierwotnie koszt robót w tym zakresie szacowany na około 53 mln zł; ostateczna wartość projektu zamknęła się w kwocie: 187 619,9 tys. zł tj. 3,5 razy więcej niż przyjęta pierwotnie wartość.

Niemniej jednak zadklarowano wsparcie finansowe (w wysokości 30% wkładu własnego⁹²) dla j.s.t., przystępujących do realizacji zadań w ramach powyższych programów. Zgodnie z posiadaną w Urzędzie dokumentacją, dotyczącą drugiego etapu programu „Kolej +”, zakwalifikowane zostało sześć projektów zgłoszonych przez gminy. Do realizacji przewidywany był projekt gminy Grudziądz, dotyczący budowy przystanku kolejowego „Grudziądz Rząd”. Pozostałe projektów zostało wycofane przez wnioskodawców, ponieważ koszty przedsięwzięć znacznie przekraczały ich możliwości finansowe⁹³.

(akta kontroli str.7-35, 117-146, 595-645)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wdrożył procedury dotyczące wsparcia finansowego j.s.t., zamierzających przystąpić do wieloletnich programów dotyczących eliminowania wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym.

⁹¹ Dz. Urz. UE L 356 s. 110. Dalej: „TSI PRM”.

⁹² W warunkach Programu Kolej + określono, że dofinansowanie ze środków tego programu można uzyskać w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych, z czego wynika że wnioskujący zobowiązani byli zapewnić wkład własny na poziomie 15% kosztów kwalifikowanych i 100% kosztów niekwalifikowanych.

⁹³ Miasto Chełmno – połączenie kolejowe Chełmna z Bydgoszczą poprzez reaktywację linii kolejowej nr 246 na odcinku Chełmno-Uniśław Pomorski; miasto Grudziądz – budowa przystanku osobowego w ciągu linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork w miejscowości Biały Bór; gmina Koronowo - utworzenie połączenia kolejowego Bydgoszcz -Koronowo – Więcbork – Sępólno Krajeńskie – Chojnice; gmina Żnin - rewitalizacja linii kolejowych na odcinkach Żnin – Bydgoszcz oraz Żnin – Inowrocław.

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

Urząd nie prowadził analiz w zakresie możliwości podejmowania innych, niż określone w umowach PSC, działań w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Nie prowadzono także analiz w zakresie przejęcia od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. linii lub odcinków linii kolejowych.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu⁹⁴ podał w tej sprawie m.in., że:

- samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie dysponował analizami potwierdzającymi lub przeczącymi tezie, że realizacja umów PSC jest działaniem optymalnym dla Województwa, potwierdza to jednak wieloletnia praktyka stosowania takich umów;
- umowy wieloletnie umożliwiały działania długoterminowe (skutkujące m.in.: stabilizacją zatrudnienia i możliwością realizowania inwestycji rozciągniętych w czasie), przejrzystość finansowania, wdrażanie nowych rozwiązań oraz długofalową obserwację ich efektów;
- umowy te zapewniały stabilny i niemal niezmienny rozkład jazdy na przestrzeni lat, co przyczyniło się do budowy zaufania i przywiązania do transportu publicznego;
- umowy PSC to podstawowe narzędzie w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, ale nie jedyne; samorząd w okresie objętym kontrolą, wspierał ze środków programu operacyjnego inwestycje w infrastrukturę liniową, jak i w infrastrukturę punktową (rewitalizacja dworców kolejowych w Tucholi i Wąbrzeźnie);
- rozwój publicznego transportu zbiorowego odbywał się również poprzez organizację przewozów autobusowych, w tym współfinansowanych ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (co wynikało m.in. z oceny, różne gałęzie transportu winny się wzajemnie uzupełniać);
- nie dokonywano analiz optymalności działań w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu a wykraczających poza zawieranie umów PSC, ponieważ były to kwestie trudno mierzalne i obarczone dużymi możliwymi błędami.

(akta kontroli str.15-21, 38-42, 595-645)

Współpraca z innymi samorządami w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przejawiała się następująco:

- w badanym okresie na styku ze wszystkimi sąsiednimi województwami był organizowany transport kolejowy na podstawie umów PSC; w przypadku Województw Mazowieckiego i Pomorskiego ustalenia w tym zakresie miały formę porozumienia⁹⁵, o którym mowa w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca

⁹⁴ Składający wyjaśnienia z upoważnienia Marszałka Województwa.

⁹⁵ Porozumienie nr NI-IT-I.001/2011 z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie powierzenia Województwu Kujawsko-Pomorskiemu do realizacji zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na odcinku Sierpc – granica Województwa Mazowieckiego linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni w okresie od dnia 11 grudnia 2011 r. do dnia 14 grudnia 2019 r. (Dz. Urz. Województwa Mazowieckiego z 2012 r. poz. 519, ze zm.); porozumienie Nr 8/UM/DIF/2015 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 7 września 2015 r. (Dz. Urz. Województwa Kujawsko-Pomorskiego poz. 3115); porozumienie Nr 9/UM/DIF/2015 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 7 września 2015 r. (Dz. Urz. Województwa Kujawsko-Pomorskiego poz. 2899).

1998

r.

o samorządzie województwa⁹⁶;

- w celu przywrócenie połączeń na linii Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek uzgodniono z właściwymi miejscowo samorządami⁹⁷ warunki reaktywacji tego połączenia (zasady wyboru operatora, wstępny rozkład jazdy, stawka dopłaty oraz kluczowe uwarunkowania umowy przewozowej); uruchomienie ruchu pasażerskiego na tej trasie przewidywane jest nie wcześniej, niż w sezonie 2023/2024;
- w 2023 r. stworzono projekt wzoru porozumienia pomiędzy właściwymi miejscowo j.s.t. w zakresie wspólnej organizacji i finansowania dodatkowych połączeń w relacji Toruń – Sierpc⁹⁸.

(akta kontroli str. 147-251, 313-314)

W części 1.3. planu transportowego („Cele i ogólna idea planu transportowego”) wskazano następujące obszary, w których należy podjąć działania w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- podniesienie jakości i zakresu wyposażenia infrastruktury przystankowej, dworców i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz lepsze ich przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych;
- podniesienie jakości środków transportowych poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży;
- wdrożenie nowoczesnego systemu taryfowo-biletowego;
- monitorowanie zadań związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w ramach zarządzania wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

W powyższych ramach podjęto m.in. następujące działania:

- wprowadzono Taryfę Kujawsko-Pomorską⁹⁹ w 2010 r. na liniach nieelektryfikowanych, a następnie od 2015 r. na liniach elektrycznych¹⁰⁰;
- w 2022 r. wprowadzono upust cenowy na bilety zakupione za pośrednictwem kanałów internetowych i przez telefon;
- w 2022 r. podpisano list intencyjny w sprawie zintegrowanego e-biletu, jednego na wszystkie środki komunikacji publicznej w regionie;
- w 2022 r. zakupiono pięć czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych;
- w 2023 r. rozpoczęto procedurę przetargową dotyczącą zakupu siedmiu czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych¹⁰¹.

W odniesieniu do innych możliwych inicjatyw samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego

⁹⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 2094, ze zm.

⁹⁷ Tj. Gminy Aleksandrów Kujawski i Ciechocinek oraz Powiat Aleksandrowski

⁹⁸ Według stanu na dzień 14 kwietnia 2023 r. projekt został wysłany do konsultacji j.s.t. położonym wzdłuż kujawsko-pomorskiego odcinka linii kolejowej nr 27. Ostatnie spotkanie interesariuszy w tej sprawie miało miejsce 22 czerwca 2023 r.

⁹⁹ Zgodnie z danymi posiadanymi przez Urząd była ona jedną z najtańszych taryf obowiązujących w Polsce.

¹⁰⁰ Nie gromadzono danych w zakresie sprzedaży biletów w podziale na kanały sprzedaży.

¹⁰¹ Planowany termin otwarcia ofert - 30.06.2023 r.

w pasażerskim transporcie kolejowym w latach 2018-2023, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu¹⁰² podał, że:

- Województwo nie występowało oficjalnie do zarządcy infrastruktury jak i Urzędu Transportu Kolejowego o obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej; wynikało to z negatywnych doświadczeń z lat wcześniejszych; w 2016 roku PKP PLK S.A. dokonała rutynowych prac naprawczych na linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzychucin; skutkowały one skróceniem czasu jazdy o 60 sekund; pomimo niezauważalnej poprawy parametrów technicznych trasy, zarządca zdecydował się na podwyższenie kategorii linii, co wiązało się ze znacznym wzrostem kosztów dostępu do infrastruktury (o około 630 tys. zł rocznie po stronie Województwa); w wyniku skargi do Prezesa UTK uzyskano odpowiedź, że „kategoria cennikowa wskazanego odcinka linii kolejowej została ustalona zgodnie z obowiązującą metodyką”; takie podejście organu nadzoru zniechęciło samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego do dalszych inicjatyw w podobnych przypadkach;
- Województwo nie występowało oficjalnie do zarządcy infrastruktury jak i do Prezesa UTK o zmiany zasad pierwszeństwa pociągów; w naszej ocenie obecne zasady, tj.: priorytet pociągów pasażerskich międzywojewódzkich i wojewódzkich dowożących do pracy jest odpowiednim uregulowaniem; niepokojącą praktyką obserwowaną w poprzednich latach było przekwalifikowywanie pociągów kategorii TLK na EIC (Express Intercity), przez co miały one wyższy priorytet nad pociągami dowożącymi w godzinach szczytu; w ostatnim czasie Województwo nie zauważyło takich działań ze strony narodowego przewoźnika.
- brak wnioskowania o ulgę w opłacie podstawowej ze dostęp do infrastruktury kolejowej wynika z faktu, że dla zarządcy infrastruktury, organizatorzy transportu nie są stroną w rozmowach; w trakcie tworzenia regulaminu sieci, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje w ramach tzw. rady przewoźników; na spotkania nie są zapraszani organizatorzy, więc interesy Województwa są reprezentowane przez operatorów;
- Województwo nie występowało oficjalnie do zarządcy infrastruktury o ulgi w opłacie podstawowej do infrastruktury kolejowej; „Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, opracowywany każdorazowo na potrzeby Regulaminów sieci oraz zatwierdzany przez Prezesa UTK nie przewiduje jakichkolwiek ulg w opłacie podstawowej;
- Województwo nie występowało oficjalnie do zarządcy infrastruktury o uzupełnienie sieci kolejowej o wybudowanie nowych odcinków, czy rewitalizację istniejących szlaków; plany inwestycyjne narodowego zarządcy infrastruktury określały dokumenty krajowe, takie jak Krajowy Program Kolejowy;
- Województwo nie występowało oficjalnie do zarządcy infrastruktury o utrzymanie istniejących parametrów linii kolejowych (remonty i utrzymanie infrastruktury należy do ustawowych zadań zarządcy);
- Województwo w latach 2018 – 2020 przekazywało środki z Funduszu Kolejowego na mocy obowiązującej umowy PSC na modernizację i naprawy taboru przeznaczonego do realizacji umowy; w kolejnych latach środki z Funduszu Kolejowego posłużyły jako część wkładu własnego w ramach

¹⁰² Działając z upoważnienia Marszałka.

projektu RPKP.05.03.00-04-0001/22 pn.: „Zakup elektrycznego taboru kolejowego do obsługi transportu pasażerskiego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego” finansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 w ramach Osi 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa, Schemat: Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego;

- uruchomienie autobusowej komunikacji uzupełniającej jest w obecnym stanie prawnym niemożliwe; pomimo że przewozy autobusowe i kolejowe funkcjonują w oparciu o rozkłady jazdy, to tylko w przypadku przewozów kolejowych prawnie możliwe są skomunikowania tj. wzajemne oczekiwanie na siebie pociągów, nawet w wypadku opóźnień jednego z nich; natomiast kurs autobusowy skorelowany z przyjazdami kolejowymi w przypadku opóźnienia pociągu nie mógłby oczekiwać; odjazd autobusu niezgodnie z rozkładem jazdy zgłoszonym na zezwoleniu jest naruszeniem zezwolenia, a tym samym podstawą do nałożenia kary na przewoźnika; innym utrudnieniem jest odmienna procedura zmiany rozkładów jazdy autobusów, całkowicie niezależna od zmian na kolej; w 2015 roku operator Arriva RP Sp. z o.o. z własnej inicjatywy (komercyjnie) uruchomił ofertę „Kolej + Bus” Bydgoszcz Główna – Terespol – Świecie – Chełmno; według pierwotnych założeń na stacji Terespol Pomorski pasażerowie mieli przesiadać się do autobusu do Chełmna przez Świecie; rozwiązanie to działało z ogromnymi trudnościami; zarządca infrastruktury kolejowej miał obowiązek publikacji zmian w rozkładzie jazdy na 21 dni przed wejściem ich w życie; był to za krótki czas dla Arriva RP Sp. z o.o. na złożenie wniosków o zmiany zezwoleń na połączenia autobusowe; połączenia te wymagają bowiem nie tylko zatwierdzenia przez Województwo, ale także uzgodnienia ze wszystkimi samorządami na trasie przejazdu (tj. z powiatami świeckim, chełmińskim oraz miastami Świecie i Chełmno); pomimo starań Województwa, aby te wnioski rozpatrywać priorytetowo, nie udało się tego osiągnąć.

(akta kontroli str.15-21, 147- 240, 595-605)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie kontrolowany zakres.

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wnioski

Zaktualizowanie planu transportowego.

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 Bydgoszczy. 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.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Bydgoszcz, 29 czerwca 2023 r.

kontroler
(-) Artur Nierebiński
Główny specjalista kontroli
państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy
p.o. Dyrektor
(-) Tomasz Sobecki