



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.21.2.2023

Pan Grzegorz Brochocki
Wójt Gminy Dolice

Urząd Gminy Dolice
ul. Ogrodowa 16
73-115 Dolice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/019 – Wykluczenie komunikacyjne w zakresie przewozów autobusowych mieszkańców obszarów pozamiejskich

I. Dane identyfikacyjne.

Jednostka kontrolowana	Urząd Gminy Dolice ¹ , ul. Ogrodowa 16, 73-115 Dolice.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grzegorz Brochocki Wójt Gminy Dolice ² od 30 listopada 2014 r. (akta kontroli str. 3-4)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. 2. Realizacja zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych ³ .
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2023 r. (do dnia zakończenia kontroli) 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 ⁴ , z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 ustawy (legalność, gospodarność i rzetelność).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie ⁵ .
Kontroler	Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/111/2023 z 29 czerwca 2023 r. (akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności.

OCENA OGÓLNA

Gmina Dolice⁷ skorzystała z możliwości uzyskania dofinansowania z FRPA zawierając z Wojewodą Zachodniopomorskim⁸ trzy umowy, na podstawie których otrzymywała dopłaty ze środków Funduszu na dwie regularne linie autobusowe, które uruchomiono w 2021 r. w miejsce zlikwidowanych w 2020 r. dwóch linii komercyjnych. Umowy z przewoźnikami zostały zawarte po uzyskaniu wymaganej zgody Rady Gminy w Dolicach⁹. Podjęte przez Wójta działania nie zapewniły jednak obsługi wszystkich miejscowości przez autobusowy publiczny transport zbiorowy. Wójt nie wystąpił o kolejne środki z FRPA na rozwój połączeń autobusowych, a uruchomienie trzeciej linii biegnącej przez miejscowości Sądów, Ziemomyśl A i Ziemomyśl B zaplanowano dopiero na 2024 r. Linie autobusowe nie funkcjonowały w ponad połowie miejscowości z terenu Gminy (53,8%), których mieszkańcy (29,1%) nie mogli skorzystać z komunikacji zbiorowej. Połączenia nie obsługiwały sześciu z 22 sołectw. Komunikacja zapewniała dojazd do szkoły i pracy¹⁰ (również

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Wójt.

³ Dalej: FRPA lub Fundusz.

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

⁵ Dalej: NIK.

⁶ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁷ Dalej: Gmina.

⁸ Dalej: Wojewoda.

⁹ Dalej: Rada.

¹⁰ Około godziny 6.00 oraz powrót około 15.00.

w okresie ferii szkolnych i wakacji), nie zapewniono jednak dostępności komunikacji autobusowej w godzinach wieczornych (po godz. 20.00) i w niedziele. Nie uwzględniono w regularnej komunikacji autobusowej środków transportu dla osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jednakże Gmina dysponowała pojazdem dostosowanym do przewozu takich osób. Wdrożone w Urzędzie rozwiązania organizacyjne w zakresie realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego nie zabezpieczyły przed wystąpieniem nieprawidłowości.

Wójt nie przeprowadził badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, a także nie przeprowadził kontroli i ocen w zakresie realizacji przez przewoźników zawartych umów, pomimo takiego wymogu określonego odpowiednio w art. 15 ust. 1 pkt 1 oraz w art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹¹. Brak kontroli realizacji przez przewoźników ww. umów uniemożliwiał ocenę w zakresie potrzeby podjęcia działań, o których mowa w art. 90 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹², natomiast przeprowadzenie tych kontroli mogło zapobiec stwierdzonym naruszeniom zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, takich jak: brak rozkładów jazdy i części informacji określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy¹³ oraz przewóz osób środkami transportu, które nie odpowiadały wymagany warunkom technicznym w zakresie prawidłowego oznakowania i wyposażenia pojazdu.

Urząd nie zamieścił rozkładów jazdy na stronach internetowych Gminy, a ich jedynie częściowa dostępność na stronach internetowych przewoźników utrudniała uzyskanie danych o odjazdach i przyjazdach autobusów. Inne stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: nieodpowiedniego stanu technicznego czterech wiat przystankowych oraz nieterminowego przekazania Wojewodzie kopii aneksów do umów zawartych z przewoźnikami, a Marszałkowi Województwa Zachodniopomorskiego¹⁴ informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

Gmina prawidłowo wykorzystwała środki finansowe otrzymane z Funduszu wydatkując je zgodnie z przeznaczeniem. Urząd rzetelnie prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat i wydatków ze środków FRPA. Rocznych rozliczeń dokonano terminowo, przekazując dane zgodne ze stanem faktycznym.

Nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli doraźnych przeprowadzonych przez Zachodniopomorski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego¹⁵ dotyczyły braku: wyposażenia części autobusów w boczne tablice kierunkowe i wymaganej liczby gaśnic, zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego osób oraz cennika i regulaminu przewozów. W dwóch przypadkach zakazano zarobkowego wykonywania przewozów drogowych do czasu uzupełnienia w pojazdach brakujących zezwoleń i wyposażenia.

¹¹ Dz.U. z 2020 r. poz. 1343 ze zm.; dalej: uptz.

¹² Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, ze zm.; dalej: utd.

¹³ Dz. U. z 2018 r. poz. 202, dalej: rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy.

¹⁴ Dalej: Marszałek.

¹⁵ Dalej: WITD.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹⁶ kontrolowanej działalności.

OBSZAR

1. Organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy.

Opis stanu faktycznego

1.1.-1.2. Na terenie Gminy funkcjonowały od 2021 r.¹⁷ dwie regularne linie autobusowe, których organizatorem była Gmina, na trasach Kolin – Dolice – Warszyn i Strzebielewo – Krępcowo – Dolice.

(akta kontroli str. 22-23)

Przed 2021 r. Gmina nie organizowała publicznego transportu zbiorowego i nie ubiegała się o dofinansowanie na ten cel. W latach 2018-2020 r. funkcjonowały dwie linie komercyjne. Pierwsza trasa obejmowała cztery przystanki na terenie Stargardu, dwa w Witkowie oraz siedem w miejscowościach: Kotlin, Morzyca, Dolice, Dobropole (dwa przystanki), Brzezina i Warszyn. Druga linia przebiegała na trasie Stargard-Brąlec-Stargard.

(akta kontroli str. 399, 402-404)

Wójt wyjaśnił, że powodem nieorganizowania do 2021 r. (...) *publicznego transportu zbiorowego i nie ubiegania się o dofinansowanie na ten cel (...) były między innymi niekorzystne kwoty dopłat do kilometra. Nie bez znaczenia były również obawy, że ze względu na trwającą pandemię mieszkańcy niechętnie będą korzystać z transportu zbiorowego.*

(akta kontroli str. 399)

Zgodnie z zapisami Regulaminu organizacyjnego Urzędu¹⁸ do zadań kierownika Referatu Organizacyjnego i Zamówień Publicznych¹⁹ należało współdziałanie z właściwymi podmiotami w celu zapewnienia funkcjonowania urządzeń lokalnej infrastruktury technicznej, w tym komunikacji lokalnej²⁰. Wcześniej zadanie to przypisano do stanowiska ds. budownictwa²¹. Zarządzeniem Wójta z 27 kwietnia 2022 r.²² w Referacie OiZP utworzono stanowisko ds. organizacyjnych i zamówień publicznych, do którego obowiązków należały: prace związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego, komunikacja lokalna oraz sporządzanie sprawozdań i dokumentacji przetargowej w zakresie prowadzonych spraw.

W zakresach czynności dwóch pracowników Referatu OiZP²³ zapisano następujące zadania: prace związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego, współdziałanie z właściwymi podmiotami w celu zapewnienia funkcjonowania urządzeń lokalnej infrastruktury technicznej, w tym komunikacji lokalnej oraz sporządzanie dokumentacji przetargowej w zakresie prowadzonych spraw.

(akta kontroli str. 9)

Wójt wyjaśnił: (...) *W Urzędzie nie wdrożono żadnych dodatkowych rozwiązań organizacyjnych i procedur postępowania w zakresie realizacji zadań operatora publicznego transportu zbiorowego. Zadania były realizowane na podstawie*

¹⁶ 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.

¹⁷ Po wejściu w życie 18 lipca 2019 r. ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, Dz.U. z 2022 r. poz. 2464; dalej: ufrpa.

¹⁸ Wprowadzonym zarządzeniem Wójta nr 142/20 z 3 kwietnia 2020 r., dalej: Regulamin Organizacyjny.

¹⁹ Dalej: Referat OiZP.

²⁰ § 22 ust. 3.

²¹ § 29 Regulaminów organizacyjnych Urzędu wprowadzonych zarządzeniami Wójta nr 17/2016 z dnia 9 grudnia 2016 r. i nr 277/18 z 12 marca 2018 r.

²² Zarządzenie Wójta nr 142/20 z 27 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany Regulaminu Organizacyjnego Urzędu.

²³ Kierownika i inspektora ds. organizacyjnych i zamówień publicznych.

obowiązujących przepisów prawa. Zostały one przypisane w Regulaminie organizacyjnym Urzędu do Referatu OiZP oraz ujęte w zakresach czynności poszczególnych pracowników, którym powierzono realizację zadań w przedmiotowym obszarze.

(akta kontroli str. 10-11)

W okresie przed wejściem w życie ufrpa²⁴ pracownik Referatu OiZP wziął udział w czterech szkoleniach w zakresie publicznego transportu zbiorowego zorganizowanych przez firmy zewnętrzne. Szkolenia dotyczyły m.in. uregulowań zawartych w: uptz, utd, ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe²⁵ oraz ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób²⁶.

Po wejściu w życie ufrpa pracownik Referatu OiZP uczestniczył 20 listopada 2019 r. w szkoleniu pt. „Publiczny transport zbiorowy – już czas!” dotyczącym, m.in. rządowych propozycji zmian w utd, harmonogramu działań związanych z uruchomieniem przewozów użyteczności publicznej oraz możliwości dofinansowania przewozów lokalnych z budżetu państwa.

(akta kontroli str. 10, 12-13, 26)

Wójt wyjaśnił (...) Pracownicy na bieżąco korzystali (...) z zasobów systemu informacji prawnej LEX. Z uwagi na stan pandemii w latach 2020 – 2022 pracownicy nie uczestniczyli w szkoleniach stacjonarnych z zakresu transportu publicznego. Wszelkie wątpliwości prawne były na bieżąco konsultowane z adwokatem świadczącym obsługę prawną dla Urzędu oraz pracownikami dostępnymi dla Urzędu w ramach abonamentu LEX, a także podmiotami obsługującymi prawnie gminę, z którą zawarto porozumienie międzygminne.

(akta kontroli str. 10, 12)

1.3. Gmina nie przeprowadzała w sposób ciągły badań i analiz w zakresie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 177, 179)

1.4. Na terenie Gminy funkcjonowały dwie stacje kolejowe w miejscowościach Dolice i Kolin oraz trzy przystanki kolejowe w Morzycy, Strzebielewie²⁷ i Ziemomyślu A²⁸. Istniała możliwość dojazdu liniami autobusowymi²⁹ do miejscowości: Kolin, Morzyca, Strzebielewo i Dolice, a następnie przesiadki do pociągów jadących w kierunku na Stargard lub Choszczno.

Odległości od przystanku autobusowego do stacji lub przystanku kolejowego w poszczególnych miejscowościach wynosiły około: 1,2 km w Morzycy (dojście pieszego ok. 14-18 min.³⁰), 1,3 km w Dolicach i w Kolinie (ok. 16-20 min.) oraz 1,8 km w Strzebielewie (ok. 22-27 min.).

Oczekiwanie na odjazd pociągu³¹ wynosiło w kierunku na: Stargard: od pięciu minut do sześciu godzin i dwóch minut³² oraz na Choszczno od jednej minuty do siedmiu

²⁴ 18 lipca 2019 r.

²⁵ Dz.U. z 2020 r. poz. 8; dalej: upp.

²⁶ Dz. U. z 1997 r. poz. 942 ze zm., uchylona z dniem 1 stycznia 2002 r.

²⁷ Czasowo wyłączone z użytkowania.

²⁸ W miejscowości Ziemomyśl A nie ma przystanku autobusowego komunikacji zbiorowej.

²⁹ Linie Kolin – Warszyn i Dolice – Strzebielewo oraz linie powrotne.

³⁰ Przyjmując prędkość pieszego na 4-5 km/godz.

³¹ Po odjęciu czasu dojścia pieszego od przystanku autobusowego do stacji/ przystanku kolejowego.

³² W tym: od 25 min. do trzech godz. 25 min. (dla miejscowości Dolice); od pięciu min. do dwóch godz. 42 min. (Kolin); od 18 min. do dwóch godz. 42 min. (Morzyca); od 52 min. do sześciu godz. dwóch min. (Strzebielewo).

godzin i 19 minut³³. Oczekiwanie na odjazd autobusu³⁴, po przyjeździe pociągiem wynosiło z kierunku: Stargard od ośmiu minut do jednej godziny i 57 minut³⁵ oraz Choszczno – od pięciu minut do jednej godziny i 52 minut³⁶.

(akta kontroli str. 45-46, 50, 186-187)

W każdej z ww. miejscowości istniały połączenia autobusowe skoordynowane z połączeniami kolejowymi³⁷, tj.:

- odjazdy pociągów w kierunku na Stargard: sześć kursów autobusowych do miejscowości Dolice, po cztery do Kolina i Morzycy, jeden do Strzebielewa oraz w kierunku na Choszczno: 11 kursów do Dolic, sześć do Kolina, pięć do Morzycy i dwa do Strzebielewa;
- przyjazdy pociągów z kierunku Stargard: sześć kursów autobusowych z miejscowości Dolice, po pięć z Kolina i Morzycy, trzy ze Strzebielewa oraz z kierunku Choszczno: siedem kursów z Dolic, po cztery z Kolina i Morzycy, dwa ze Strzebielewa.

(akta kontroli str. 45-46, 50, 186-187)

Podjęte przez Wójta działania w celu skoordynowania godzin odjazdów dla poszczególnych linii (przyjazdów autobusów jednej linii z odjazdami innej), a także skomunikowania różnych środków transportu (przyjazdów autobusów z odjazdami pociągów i odwrotnie), polegały na konsultowaniu z mieszkańcami godzin odjazdów autobusów.

(akta kontroli str. 144-145)

Na temat niezlokalizowania przystanków autobusowych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych Wójt wyjaśnił, że przystanki autobusowe zostały usytuowane w centrach miejscowości, dzięki czemu mieszkańcom ułatwiono dostęp do komunikacji publicznej.

(akta kontroli str. 49-50)

Przystanki autobusowe, które udostępniono przewoźnikom zlokalizowane były w pasie drogowym dróg powiatowych, dla których wykazy przystanków oraz warunki i zasady korzystania z nich określiła Rada Powiatu Stargardzkiego na podstawie art. 15 ust. 2 uptz.³⁸ Wójt nie poinformował przewoźników o stawce opłat za korzystanie ze wszystkich 14 przystanków autobusowych, których właścicielem był Powiat Stargardzki.

Gmina nie uczestniczyła w ustalaniu w drodze negocjacji:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a uptz, ponieważ Powiat Stargardzki nie opracował takich standardów;
- stawek opłat za korzystanie przez przewoźników z przystanków komunikacyjnych, których nie była właścicielem, ponieważ Powiat Stargardzki nie pobierał takich opłat.

(akta kontroli str. 144-145, 162-163, 167 i 171, 331, 333-341, 372)

³³ W tym: od jednej min. do czterech godz. 17 min. (dla miejscowości Dolice i Kolina); od 18 min. do dwóch godz. 20 min. (Morzycy); od 54 min. do siedmiu godz. 19 min. (Strzebielewo).

³⁴ Po odjęciu czasu dojścia pieszego od stacji, przystanku kolejowego do przystanku autobusowego.

³⁵ W tym: od 11 min. do jednej godz. 51 min. (Dolice), od ośmiu min. do jednej godz. 57 min. (Kolina), od dziewięciu min. do 44 min. (Morzycy), od 14 min. do jednej godz. 22 min. (Strzebielewo).

³⁶ W tym: od pięciu min. do jednej godz. 51 min. (Dolice); od pięciu min. do jednej godz. 42 min. (Kolina), od 16 min. do jednej godz. 52 min. (Morzycy), od 13 min. do jednej godz. 13 min. (Strzebielewo).

³⁷ Dla których czas oczekiwania na odjazd pociągu po przyjeździe autobusu oraz odjazd autobusu po przyjeździe pociągu wynosił poniżej jednej godziny.

³⁸ W myśl art. 15 ust. 2 uptz określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Wójt nie wprowadził zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego³⁹, o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. d uptz.

(akta kontroli str. 144-145, 331)

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. d uptz organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.

Wójt wyjaśnił: *Gmina nie wprowadziła (...) systemu (...) z uwagi na brak potrzeb w tym zakresie. Przeprowadzone konsultacje z mieszkańcami (...) nie wykazały zapotrzebowania na wdrożenie w/w systemu. Nie wykluczamy wprowadzenia (...) systemu w przyszłości.*

(akta kontroli str. 144-145)

Informacje o rozkładach jazdy na stronach internetowych obu przewoźników autobusowych⁴⁰ nie zawierały wszystkich danych na temat odjazdów autobusów. Na stronie www.transa.pl figurowały informacje dla linii Stargard – Brzezina (przez Kolin – Morzyca – Dolice – Dobropole Pyrzyckie) z godzinami odjazdu ze Stargardu oraz z Brzeziny (powrót), jednak bez godzin odjazdu z przystanków pośrednich. Na stronie drugiego przewoźnika www.transport.stargard.pl zamieszczono godziny odjazdów z wszystkich przystanków linii Dolice – Strzebielewo, jednak bez godzin odjazdu dla trasy powrotnej Strzebielewo – Dolice.

(akta kontroli str. 184-185)

Na stronach internetowych Gminy (www.dolice.pl i www.bip.dolice.pl) nie zamieszczono informacji na temat autobusowej komunikacji zbiorowej, w tym rozkładów jazdy.

(akta kontroli str. 144-145, 184-185)

Wójt nie zapewnił odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie systemu informacji dla pasażerów, poprzez zamieszczenie danych o przebiegu linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy oraz informacji o przewoźnikach, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

1.5. W badanym okresie Urząd nie zwracał się do jednostek Policji lub WITD o kontrolę środków transportu wykorzystywanych w świadczeniu usług publicznego drogowego transportu zbiorowego na rzecz Gminy, ani o wyniki kontroli podjętych z własnej inicjatywy tych instytucji. Gmina nie otrzymała wyników takich kontroli przeprowadzonych przez ww. instytucja z ich inicjatywy.

(akta kontroli str. 17-19, 27-28)

Wójt wyjaśnił, że Gmina nie zwracała się do Policji lub WITD o udostępnienie wyników kontroli z uwagi na brak sygnałów od mieszkańców o jakichkolwiek nieprawidłowościach związanych z transportem publicznym.

(akta kontroli str. 28)

Zdaniem większości ankietowanych mieszkańców Gminy⁴¹ (94,6% odpowiedzi) jakość i dostępność autobusowej komunikacji zbiorowej w ostatnich latach poprawiła się, jednak należałoby ją dalej rozwijać⁴² (67,7%), m.in. z uwagi na przypadki przeprowadzek z sołectw (36%) oraz niemożności podjęcia pracy lub nauki w szkole ponadpodstawowej (29,4%) z powodu problemów z transportem autobusowym.

³⁹ Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 26 uptz zintegrowany system taryfowo-biletowy jest to rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

⁴⁰ www.transa.pl i www.transport.stargard.pl.

⁴¹ Ankieta przeprowadzona na próbie 41 respondentów.

⁴² Z uwagi na brak dla wielu osób możliwości korzystania z innego rodzaju środków transportu.

Respondenci wskazali, że połączenia komunikacyjne obsługiwane były przez autobusy: niedostosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej (79,4%), nieklimatyzowane (45,5%), bez miejsc do przewozu wózków dziecięcych (69,7%), a także bez miejsca przeznaczonego do przewozu rowerów (91,2%). Na części przystanków brakowało aktualnych rozkładów jazdy (65,9%). Mieszkańcy sołectw wskazali, że w komunikacji korzystają z pomocy innych osób (55,3%) lub sami udzielają pomocy (34,2%). Do korzystania z transportu zbiorowego mieszkańców skłoniłoby przede wszystkim: zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, tańsze bilety oraz zwiększenie komfortu podróży (62,9%).

(akta kontroli str. 188-192)

Wójt nie przeprowadzał kontroli i nie oceniał realizacji przez przewoźników zawartych umów w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 17-19, 27-28)

1.6. W badanym okresie Wójt konsultował z mieszkańcami zagadnienia związane z publicznym transportem zbiorowym, natomiast nie przeprowadzał badań i analiz realizacji zaspokojenia potrzeb przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 162-163)

Wójt wyjaśnił: (...) *W wyniku (...) konsultacji ustalono, w których miejscowościach występuje największa potrzeba zorganizowania transportu zbiorowego i w jakich godzinach (...) Po pierwszym roku funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego ponownie zweryfikowano zapotrzebowanie. Wynikiem (...) było wydłużenie tras na wniosek mieszkańców w 2023 r.*

(akta kontroli str. 163)

W publicznym transporcie zbiorowym nie zapewniono autobusów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. W umowach z przewoźnikami nie zawarto takiego wymogu.

(akta kontroli str. 23-24, 162-163)

Wójt wyjaśnił: *Przewoźnicy (...) służą pomocą osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu. Transport osób zupełnie niezdolnych do samodzielnego poruszania się (...) realizowany jest w porozumieniu z Gminnym Ośrodkiem Pomocy Społecznej w Dolicach (...) Gmina zakupiła w 2022 roku pojazd do przewozu osób z niepełnosprawnościami wyposażony w specjalne najazdy umożliwiające bezpieczne umieszczenie takiej osoby w pojeździe oraz jej transport.*

(akta kontroli str. 163)

Na dwóch liniach publicznej komunikacji zbiorowej zapewniono kursowanie autobusów z początkowych przystanków około godziny 6.00 (dojazd do pracy/szkoły) i około 15.00 (powroty). Nie było połączeń po godz. 20.00. Autobusy kursowały w dni robocze, natomiast nie kursowały w soboty i niedziele. Linia Strzebielewo-Dolice funkcjonowała w soboty trzykrotnie zatrzymując się w sześciu wsiach i jednokrotnie w jednej osadzie⁴³. Na obu liniach funkcjonowała komunikacja w okresie ferii szkolnych i wakacji. Na 22 sołectwa połączenia do i z Dolic zapewniono dla pięciu sołectw w przypadku linii Kolin – Warszyn (dziewięć razy w ciągu dnia) i dla siedmiu przy linii Strzebielewo – Dolice (11). Czas dojazdu z najdalszego przystanku w najdalej położonym sołectwie do Dolic i zarazem do ośrodka służby zdrowia wynosił 15 min. na linii Kolin – Warszyn i 40 min. na linii

⁴³ We wsiach: Bralęcín, Dolice, Krępcowo, Przewłoki, Rzeplino i Strzebielewo oraz w osadzie Lipka.

Strzebielewo – Dolice. Dojazd do Dolic wynosił ponad 30 min. w przypadku dwóch sołectw⁴⁴.

(akta kontroli str. 23-24, 94)

Wójt wyjaśnił (...) transport obecnie nie obejmuje dni wolnych od pracy z uwagi na brak takiej potrzeby. Mieszkańcy korzystają z niego głównie, żeby załatwić sprawy w urzędach, zakupy czy wizyty lekarskie, które (...) nie mogą być załatwione w niedziele. Brak transportu po godz. 20-tej również wynika z braku zapotrzebowania ze strony mieszkańców. Najczęściej spotykane godziny pracy to 7.00-15.00, 8.00-16.00 oraz 10.00-18.00. Inne godziny pracy dotyczą pojedynczych osób i wiążą się zazwyczaj ze zmianowością.

(akta kontroli str. 399)

Gmina zawarła dwa porozumienia międzygminne⁴⁵, na podstawie których gmina Warnice realizowała w latach 2022 i 2023 autobusową obsługę komunikacyjną wsi Żalęcino w ramach kursów na linii Warnice–Moskorzyn⁴⁶. Zawarcie obu porozumień poprzedziły uchwały Rady⁴⁷ i Rady Gminy Warnice⁴⁸. Autobusy zatrzymywał się w Żalęcinie trzykrotnie w dni nauki szkolnej⁴⁹.

(akta kontroli str. 388-398)

Według stanu na 12 lipca 2023 r. funkcjonujące linie autobusowe komunikacji zbiorowej nie obsługiwały 14 miejscowości, tj. 53,8% ze wszystkich 26 zlokalizowanych na terenie Gminy. Łączna liczba mieszkańców nie obsługiwanych miejscowości wynosiła 2 091 osób (29,1% wszystkich mieszkańców Gminy). W sumie linie autobusowe nie kursowały przez cztery wsie⁵⁰ (30,8% z wszystkich 13 wsi⁵¹) i dziesięć osad⁵² (76,9% z wszystkich 13 osad⁵³). Ludność nie obsługiwanych czterech wsi wynosiła łącznie 1 094 osoby (18,9% z 5 777 mieszkańców wszystkich wsi) oraz 997 mieszkańców dziesięciu nie obsługiwanych osad (71,2% z 1 401 mieszkańców wszystkich osad). Gmina nie występowала o środki z FRPA na uruchomienie nowych połączeń.

Publiczne linie autobusowe nie obsługiwały sześciu sołectw: Mogilica, Pomietów, Skrzany, Szemielino, Ziemomyśl A i Ziemomyśl B⁵⁴, tj. 27,3% z wszystkich 22 sołectw.

(akta kontroli str. 29-31, 174-175)

Wójt wyjaśnił: (...) miejscowość Mogilica (...) – najbliższy dostęp do transportu publicznego w Dolicach wynosi ok. 3,6 km. (...) m. Pomietów (...) oddalona o ok. 3,5 km od Dolic (...) m. Skrzany (...) oddalona o ok. 2,6 km od m. Dobropole Pyrzyckie, gdzie funkcjonuje transport zbiorowy (...), m. Szemielino (...) o ok. 2 km od m. Żalęcino i ok. 2,8 km od m. Kolin, (...) m. Ziemomyśl A (...) o ok. 1,2 km od stacji kolejowej (...) m. Ziemomyśl B (...) o ok. 4,6 km od stacji kolejowej Ziemomyśl A (...) rozważamy utworzenie w roku 2024 nowej trasy biegnącej przez miejscowości Sądów, Ziemomyśl A

⁴⁴ Strzebielewo i Przewłoki.

⁴⁵ Porozumienia nr 2/2021/MS z 27 grudnia 2021 r. i nr 1/2022/MS z 6 grudnia 2022 r.

⁴⁶ Wieś Żalęcino leży na terenie Gminy. Pozostałe przystanki zlokalizowano w gminie Warnice.

⁴⁷ Nr XXIV/248/21 z dnia 25 lutego 2021 r. i nr XLVI/452/22 z dnia 24 listopada 2022 r.

⁴⁸ Nr XXXI/173/2021 z dnia 16 grudnia 2021 r. i nr XLII z dnia 4 listopada 2022 r.

⁴⁹ O godz. 7.35 w kierunku Warnic oraz powrotne o godz. 13.10 i 14.55.

⁵⁰ Pomietów, Sądów, Skrzany i Żalęcino.

⁵¹ Bralęcín, Dobropole Pyrzyckie, Dolice, Kolin, Krępczewo, Morzyca, Pomietów, Przewłoki, Rzeplino, Sądów, Skrzany, Strzebielewo i Żalęcino.

⁵² Boguszyce, Brzezina, Komorowo, Mogilica, Moskorzyn, Sądówko, Szemielino, Trzebień, Ziemomyśl A i Ziemomyśl B.

⁵³ Boguszyce, Brzezina, Komorowo, Lipka, Mogilica, Moskorzyn, Płoszkowo, Sądówko, Szemielino, Trzebień, Warszyn, Ziemomyśl A i Ziemomyśl B.

⁵⁴ Liczebność mieszkańców w miejscowościach wg stanu na 12 lipca 2023 r., odpowiednio: 90, 110, 48, 72, 182 i 94 osoby.

oraz Ziemomysł B. Nieutworzenie tras (...) było związane z bliskością transportu kolejowego (...). W przypadku miejscowości, które są znacznie oddalone od (...) przystanku (...) nie bez znaczenia były względy finansowe. Jako pierwsze zostały wybrane trasy, w których (...) liczba mieszkańców pozwalała przypuszczać, że obłożenie miejsc będzie opłacalne, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia wkładu finansowego Gminy (...). Utworzenie tych tras było konsultowane z radnymi (...) i sołtysami, po przeprowadzeniu rozeznania (...) wśród mieszkańców (...). Utworzenie kolejnych tras (...) ze względów finansowych będzie szczegółowo i wnikliwie analizowane. (...) z uwagi na małą liczbę mieszkańców, obłożenie (...) będzie znikome, a koszt utrzymania tras relatywnie wysoki. Nadmienić należy (...), że w trakcie trwania roku szkolnego mieszkańcy mogą korzystać z kursów szkolnych, które docierają do wszystkich miejscowości Gminy.

(akta kontroli str. 29-31)

1.7. Oględziny sześciu przystanków autobusowych⁵⁵ na dwóch liniach komunikacji zbiorowej⁵⁶ wykazały, że:

- przed wszystkimi przystankami ustawiono znak drogowy D-15 *Przystanek autobusowy*;
- pięć z sześciu przystanków wyposażono w zadaszone trójścienne wiaty z zamontowanymi siedziskami, które zabezpieczały oczekujących przed wiatrem, śniegiem i deszczem; przystanek Dobropole-Kolonia nie został wyposażony w wiatę;
- stan techniczny konstrukcji i obudowy jednej⁵⁷ z pięciu wiat przystankowych był dobry i nie budził zastrzeżeń, zaś w pozostałych czterech przypadkach stwierdzono nieodpowiedni stan techniczny konstrukcji, siedziska, dachu i obudów wiat przystankowych, co zostało opisane w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.
- zgodność faktycznej godziny odjazdu autobusu z zaplanowaną w rozkładzie jazdy stwierdzono na trzech przystankach⁵⁸, zaś w pozostałych trzech przypadkach stwierdzono jedno lub dwuminutowe opóźnienie w stosunku do rozkładu jazdy⁵⁹;
- na dwóch przystankach⁶⁰ nie było rozkładów jazdy, a w pozostałych czterech przypadkach rozkłady jazdy były czytelne, jednak nie zawierały wszystkich informacji określonych w rozporządzeniu w sprawie rozkładu jazdy;
- we wszystkich zbadanych rozkładach jazdy brakowało oznaczenia linii komunikacyjnej, na której miał być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, literą "U" (§ 3 ust. 1 pkt 8 lit. a rozporządzenia w sprawie rozkładu jazdy) oraz informacji w zakresie prędkości technicznej między przystankami komunikacyjnymi w poszczególnych kursach (§ 4 ust. 1 pkt 2). W rozkładach na trzech przystankach⁶¹ nie podano imienia i nazwiska lub nazwy przewoźnika oraz jego adresu zamieszkania, o ile był on tożsamy z miejscem wykonywania przez niego działalności gospodarczej, albo siedziby i adresu (§ 3 ust. 1 pkt 1), natomiast na dwóch przystankach⁶² nie określono kategorii dróg na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnej (§ 3 ust. 1 pkt 5 lit. c) oraz imienia i nazwiska osoby zarządzającej transportem (§ 4 ust. 1 pkt 1). Ponadto w Krępcowie nie określono terminu ważności rozkładu jazdy (§ 3 ust. 1 pkt 4)

⁵⁵ W Przewłokach, Krępcowie, Bralęcinie, Morzycy, Dobropolu kolonii i Brzezinach.

⁵⁶ Dolice – Strzebielewo i Kolin – Warszyn.

⁵⁷ Przystanek w Krępcowie.

⁵⁸ W miejscowościach: Przewłoki (o godz. 10.45), Krępcowo (10.55) i Bralęcin (11.05).

⁵⁹ Autobusy odjechały z przystanków w: Morzycy o 11.41, zamiast planowo o 11.39, Dobropolu kolonii o 11.50, zamiast o 11.48 oraz Brzezynie o 11.56, zamiast o 11.55.

⁶⁰ W Bralęcinie i Brzezynie.

⁶¹ W: Krępcowie, Morzycy i Dobropolu-Kolonii.

⁶² w Przewłokach i Krępcowie.

i odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi (§ 3 ust. 1 pkt 5 lit. a).

(akta kontroli str. 32-44, 398)

Wójt wyjaśnił: *Rozkłady jazdy są regularnie sprawdzane i (...) uzupełniane. Na przystanku w Bralęcinie i Brzezynie (...) zostały zerwane przez osoby postronne. W dniu 19 lipca rozkłady zostały uzupełnione.* „Rozkłady jazdy (...) zostaną (...) poprawione o brakujące elementy (...).

(akta kontroli str. 47-48)

Kontrola przeprowadzona przez WITD⁶³, na podstawie art. 12 pkt 3 ustawy o NIK, wykazała, że we wszystkich sześciu przypadkach skontrolowanych autobusów, kierujący dysponowali wymaganymi kwalifikacjami do wykonywania zawodu kierowcy w transporcie drogowym osób. W pięciu przypadkach (z sześciu) stwierdzono nieprawidłowości polegające na:

- braku cennika i regulaminu przewozów, o których mowa w art. 18b ust. 1 pkt 5 i 6 utd (w trzech autobusach);
- wykonywaniu przewozu autobusami, które nie odpowiadały wymaganym warunkom technicznym w zakresie prawidłowego oznakowania pojazdu, o których mowa w lp. 2.5. załącznika nr 3 do utd - odnotowano brak bocznej tablicy kierunkowej (w pięciu przypadkach);
- wykonywaniu (w trzech przypadkach) przewozów autobusami, które nie odpowiadały wymaganym warunkom technicznym w zakresie prawidłowego wyposażenia pojazdu, o czym mowa w lp. 2.5. załącznika nr 3 do utd (stwierdzono brak wymaganej liczby gaśnic);
- braku zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego osób, o którym mowa w lp. 2.1.1. załącznika nr 3 do utd, a także niewyposażenie kierowcy w inny dokument, wymieniony w art. 87 utd, wymagany w związku z realizowanym przewozem – zgodnie z lp. 1.7. załącznika nr 4 do utd. (w jednym przypadku);
- braku cennika i regulaminu przewozów, o których mowa w art. 18b ust. 1 pkt 5 i 6 utd (w trzech autobusach).

W dwóch przypadkach inspektorzy WITD zatrzymali dowody rejestracyjne i zakazali dalszego zarobkowego wykonywania przewozów drogowych do czasu wyposażenia pojazdów w wymagane zezwolenia i wyposażenie. W obu przypadkach oprócz bocznej tablicy kierunkowej, brakowało gaśnicy. Jeden z pojazdów skierowano na badanie techniczne z uwagi na stwierdzoną usterkę techniczną polegającą na niesprawności drogomierza pojazdu. W innym pojeździe brakowało zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów na kontrolowanej trasie⁶⁴.

WITD nie kontrolowała przestrzegania norm czasu pracy i odpoczynku kierowcy, o których mowa w art. 3 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85⁶⁵, ponieważ długość każdej z dwóch funkcjonujących linii autobusowych nie przekraczała 50 km.

(akta kontroli str. 211, 215, 234, 238, 257, 260-262, 264, 271, 274, 297-304)

1.8. Sposób postępowania ze skargami i wnioskami składanymi w Urzędzie określono zarządzeniem nr 156/16 Wójta z 30 września 2016 r. w sprawie zasad

⁶³ Z kontroli doraźnej w zakresie spełniania wymaganych warunków technicznych przez środki transportu, którymi wykonywany był przewóz osób w publicznym regularnym transporcie zbiorowym, którego organizatorem była Gmina.

⁶⁴ Strzebielewo – Dolice.

⁶⁵ Dz. U. UE L. z 2006 r. Nr 102, str. 1 ze zm.

organizacji przyjmowania skarg i wniosków w Urzędzie⁶⁶. Rejestry skarg i wniosków prowadzony był w formie elektronicznej przez Sekretarza Gminy i referenta ds. obsługi Biura Rady. W rejestrach odnotowywano: numer i datę wpływu sprawy, skarżącego/ wnioskodawcę, przedmiot pisma, sposób, termin i podmiot właściwy do załatwienia sprawy.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do Urzędu wpłynęło łącznie 41 skarg i wniosków, z tego 11 w 2018 r., 13 w 2019 r., cztery w 2020 r., po pięć w 2021 r. i 2022 r. oraz trzy w 2023 r. (do dnia zakończenia kontroli). Do Biura Rady złożono łącznie 28 skarg i wniosków, w tym jeden w 2018 r., 12 w 2019 r., trzy w 2020 r., dwa w 2021 r., sześć 2022 r. oraz cztery w 2023 r. (do 7 lipca). Żadna z ww. 69 spraw nie dotyczyła publicznego drogowego transportu zbiorowego.

(akta kontroli str. 16)

1.9. Informacje przewoźników o skargach i reklamacjach od pasażerów zostały złożone w Urzędzie w terminie do 31 marca⁶⁷, określonym w art. 48 ust. 1 uptz. W okresie objętym kontrolą do przewoźników nie złożono takich skarg i reklamacji.

(akta kontroli str. 179-183)

1.10. Wójt przekazał Marszałkowi informacje za lata 2021 i 2022, dotyczące publicznego transportu zbiorowego, dopiero 18 lipca 2023 r., co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*. Informacje zawierały wszystkie dane określone w art. 49 ust. 1 uptz.

(akta kontroli str. 15, 165-173)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W okresie objętym kontrolą Wójt nie podejmował skutecznych działań w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 15 ust. 1 uptz, tj.:

- nie badał (w sposób ciągły) potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (art. 15 ust. 1 pkt 1 uptz);
- nie zapewnił odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w zakresie systemu informacji dla pasażerów poprzez zamieszczenie danych o przebiegu linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy oraz informacji o przewoźnikach świadczących usługi transportowe (art. 15 ust. 1 pkt 3 lit e uptz).

(akta kontroli str. 177, 179)

Wójt wyjaśnił: *Analizy potrzeb przewozowych dokonano podczas spotkań z mieszkańcami i podczas indywidualnych rozmów. Podczas analiz (...) brano pod uwagę liczbę mieszkańców danej miejscowości. (...)*

W sprawie zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w zakresie systemu informacji dla pasażerów Wójt wyjaśnił, że jego zdaniem informacje udzielone przez przewoźników były wystarczające.

(akta kontroli str. 144-145, 177, 179)

2. Wójt jako organizator transportu zbiorowego nie przeprowadzał kontroli u operatorów/przewoźników w ramach nadzoru nad realizacją zadań w zakresie transportu zbiorowego oraz kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 uptz.

⁶⁶ Wcześniej obowiązywało zarządzenie nr 177/14 z dnia 9 stycznia 2014 r.

⁶⁷ Odpowiednio w dniach: 24 stycznia i 21 lutego 2022 r. oraz 21 lutego i 16 marca 2023 r.

(akta kontroli str. 17-19, 27-28)

Zgodnie z art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 uptz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 uptz, Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 1-3 i 5 uptz przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym; środki transportu, którymi są wykonywane ww. usługi, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora; rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów; rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji.

Wójt wyjaśnił, że nie przeprowadzał kontroli i nie oceniał przewoźników ponieważ: (...) *Przewoźnicy nie zgłaszali żadnych problemów związanych z przewozami, nie było również skarg ze strony mieszkańców i pasażerów. Prowadzono na bieżąco konsultacje z sołtysami oraz radnymi (...) uwzględniając ich uwagi i sugestie (...) Wynikiem tych konsultacji było wydłużenie w 2022 r. jednej z tras do miejscowości Lipka. (...).*

(akta kontroli str. 17-19)

Zdaniem NIK przeprowadzenie tych kontroli mogło zapobiec stwierdzonym naruszeniom zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, takich jak brak rozkładów jazdy i części informacji określonych w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy oraz przewóz osób środkami transportu, które nie odpowiadały wymaganym warunkom technicznym w zakresie prawidłowego oznakowania i wyposażenia pojazdu.

(akta kontroli str. 32-44)

3. Wójt jako organizator transportu zbiorowego nie przekazał Marszałkowi w terminie do 31 stycznia, wynikającym z art. 49 ust. 1 uptz, informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego za lata 2021 i 2022. Informacje te zostały przekazane dopiero 18 lipca 2023 r., tj. w trakcie trwania kontroli NIK.

(akta kontroli str. 15, 165-173)

Wójt wyjaśnił, że (...) *Gmina nie przekazała Marszałkowi informacji (...) z powodu przeoczenia. (...) Wysłano zaś do Wojewody informacje kwartalne i roczne, wymagane do rozliczenia umowy.*

(akta kontroli str. 24-25)

4. Wójt nie zapewnił odpowiedniego stanu technicznego konstrukcji, siedziska, dachu i obudów wiat przystankowych w czterech miejscowościach, tj.: skorodowania metalowych części były widoczne w przypadku wiat w miejscowościach: Przewłoki (słupki konstrukcji i śruba mocująca do betonowego podłoża), Brańców (dolne partie tylnej ściany), Morzyca (konstrukcja i dolne partie ściany tylnej) i Brzezina (konstrukcja i elementy stalowe ściany bocznej). Ponadto w przypadku przystanku w Przewłokach siedzisko było częściowo uszkodzone, gdyż brakowało plastikowej listwy stanowiącej wykończenie konstrukcji ze stalowych ceowników oraz przystanku w Brzezynie blaszane pokrycie dachu było częściowo pocięte, a łączenia arkuszy blachy nie były szczelne.

(akta kontroli str. 32-44, 398)

Wójt wyjaśnił, że przystanki naprawiano lub wymieniano na nowe w miarę posiadanych możliwości finansowych. *Na wiatach przystankowych (...) zostaną przeprowadzone (...) prace (...) w celu doprowadzenia ich do właściwego stanu technicznego. (...).*

(akta kontroli str. 47-48)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie działania w opisanym powyżej zakresie.

Wójt nie przeprowadził badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, a także nie przeprowadził kontroli i ocen w zakresie realizacji przez przewoźników zawartych umów, pomimo takiego wymogu określonego odpowiednio w art. 15 ust. 1 pkt 1 oraz w art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 upzt. Uniemożliwiało to ocenę w zakresie potrzeby podjęcia działań, o których mowa w art. 90 utd. Przeprowadzenie takich kontroli mogło zapobiec uchybieniom, takim jak stwierdzony brak rozkładów jazdy na dwóch przystankach oraz brak części informacji określonych w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy na czterech przystankach. W Urzędzie wdrożono rozwiązania organizacyjne w zakresie realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, przyporządkowując odpowiedzialność za ich realizację określonym komórkom organizacyjnym odpowiednimi zapisami w Regulaminie Organizacyjnym i w zakresach czynności poszczególnych pracowników oraz zapewniono pracownikom udział w szkoleniach dotyczących publicznego transportu zbiorowego. Nie zabezpieczyło to jednak przed wystąpieniem nieprawidłowości. Urząd nie zamieścił rozkładów jazdy na stronach internetowych Gminy, a ich jedynie częściowa dostępność na stronach internetowych przewoźników utrudniała uzyskanie danych o odjazdach i przyjazdach autobusów. Wójt, jako organizator transportu zbiorowego na terenie Gminy nie zapewnił wiat przystankowych w odpowiednim stanie technicznym w czterech miejscowościach oraz autobusów z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych, jednak Gmina dysponowała pojazdem dostosowanym do przewozu takich osób.

Linie autobusowe komunikacji zbiorowej nie obsługiwały 14 z 26 wszystkich miejscowości oraz sześciu z 22 sołectw. Obie funkcjonujące linie zapewniały dojazd do pracy i szkoły⁶⁸. Autobusy kursowały w okresie ferii szkolnych i wakacji, natomiast nie kursowały po godz. 20.00 i w niedziele.

Kontrole doraźne przeprowadzone przez WITD wykazały, że kierowcy autobusów dysponowali odpowiednimi kwalifikacjami. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły niewyposażenia części autobusów w boczne tablice kierunkowe, braku wymaganej liczby gaśnic, zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego osób oraz cennika i regulaminu przewozów. W dwóch przypadkach inspektorzy WITD zakazali zarobkowego wykonywania przewozów drogowych do czasu uzupełnienia w pojazdach brakujących zezwoleń i wyposażenia.

Informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego za lata 2021 i 2022 Urząd przekazał Marszałkowi z opóźnieniem, dopiero w trakcie trwania kontroli NIK.

⁶⁸ Około godziny 6.00 i powrót około 15.00.

2. Realizacja przez Gminę zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dofinansowywanych ze środków FRPA.

Opis stanu faktycznego

2.1. Gmina prawidłowo i terminowo złożyła do Wojewody trzy wnioski o dopłaty z Funduszu za lata 2021, 2022 i 2023. Wnioski zawierały dane wymagane art. 24 ust. 6 ufrpa oraz potwierdzające je dokumenty, zgodnie z art. 24 ust. 7 ufrpa. Zachowane zostały terminy wyznaczone przez Wojewodę na podstawie art. 24 ust. 4 ufrpa, na złożenie wniosków, tj. 29 stycznia 2021 r. (wyznaczony termin 19–29 stycznia 2021 r.), 14 grudnia 2021 r. (1–15 grudnia 2021 r.) i 4 listopada 2022 r. (17 października–4 listopada 2022 r.).

W latach 2018-2020 r. funkcjonowały dwie linie komercyjne: Stargard-Warszyn-Stargard i Stargard-Brańce-Stargard, które z końcem 2020 r. zostały zlikwidowane przez przewoźników z powodu ich nieopłacalności.

Po konsultacjach społecznych zmodyfikowano obie trasy, dostosowując je do istniejących potrzeb mieszkańców, a następnie wystąpiono do Wojewody o dopłaty z Funduszu. Gmina oszacowała podany we wnioskach deficyt dla każdej linii komunikacyjnej, jako różnicę wartości netto świadczenia usług przewozowych oraz sumy wartości przychodów netto i wartości rozsądnego zysku. Wartość przychodów netto obliczono jako iloczyn wartości pracy eksploatacyjnej i wartości średniego przychodu z kilometra brutto. Wartość pracy eksploatacyjnej skalkulowano osobno dla każdej linii eksploatacyjnej. Poziom rozsądnego zysku przyjęto na 2% wartości netto świadczenia usług przewozowych.

Urząd składał uzupełnienia wniosków w zakresie częstotliwości kursów linii nr 2 w terminach określonych w wezwaniach Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie⁶⁹ (art. 24 ust. 5 pkt 2 ufrpa), tj.:

- wezwanie z 1 lutego 2021 r. – wyjaśnienia złożono 2 lutego 2021 r.,
- wezwanie z 14 grudnia 2021 r. – wyjaśnienia złożono 15 grudnia 2021 r.

Gmina nie została poinformowana przez Wojewodę o objęciu dopłatą przewozów autobusowych ze środków FRPA na 2021 r., 2022 r. i 2023 r. (art. 25 ust. 4 ufrpa). Wyniki naborów wniosków o dofinansowanie z Funduszu znajdowały się na stronie internetowej ZUW.

(akta kontroli str. 30-31, 176, 184-185, 404-408)

Według stanu na 12 lipca 2023 r. funkcjonujące linie autobusowe komunikacji zbiorowej nie obsługiwały 14 miejscowości z terenu Gminy, co zostało opisane w punkcie 1.6. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 29-31, 174-175)

2.2-2.4. Gmina zawarła z Wojewodą trzy umowy o dopłaty ze środków FRPA na uruchomienie dwóch linii komunikacyjnych, tj. umowy nr:

- 20/IR/FRPA/2021 z 24 lutego 2021 r. o dopłatę do wozokilometra przewozów realizowanych w 2021 r.; na linii nr 1⁷⁰ o długości 46 km oraz linii nr 2⁷¹ o długości 44,75 km;
- 14/IR/FRPA/2022 z 31 grudnia 2021 r. o dopłatę do wozokilometra przewozów realizowanych w 2022 r.; na linii nr 1⁷² o długości 46 km oraz linii nr 2⁷³ o długości 44,78 km;

⁶⁹ Dalej: ZUW.

⁷⁰ Kolin – Morzyca – Dolice – Dobropole Kolonia – Dobropole – Płoszkowo – Brzezina – Warszyn.

⁷¹ Przewłoki – Strzebielewo – Krępczewo – Rzeplino – Brańce – Dolice.

- 18/IR/FRPA/2023 z 2 stycznia 2023 r. o dopłatę do wozokilometra przewozów realizowanych w 2023 r.; na linii nr 17⁴ o długości 45 km oraz linii nr 27⁵ o długości 46,21 km.

Treść wszystkich trzech umów spełniała wymagania określone w art. 23, art. 27 ust. 2 i art. 30a ufrpa.

(akta kontroli str. 5-7, 51-85)

Wojewoda przyznał dofinansowanie realizacji zadań własnych Gminy w zakresie przewozów autobusowych, określając jej maksymalną wysokość na: 439 389,00 zł w 2021 r. (Gmina uzyskała 428 763,70 zł, tj. 97,6% zaplanowanych środków), 520 542,00 zł w 2022 r. (493 136,56 zł, tj. 94,7%) i 517 992,00 zł w 2023 r. (257 020,80 zł, tj. 49,6%⁷⁶).

(akta kontroli str. 5-6, 21)

W badanym okresie Gmina zawarła z przewoźnikami umowy nr:

- 1/2021 z 26 lutego 2021 r. - linia komunikacyjna: Strzebielewo – Dolice w okresie od 1 marca do 31 grudnia 2021 r.; aneksem nr 1 z 30 grudnia 2021 r.⁷⁷ przedłużono czas realizacji umowy do 31 grudnia 2022 r.;
- 2/2021 z 26 lutego 2021 r. - linia komunikacyjna: Warszyn – Kolin w okresie od 1 marca do 31 grudnia 2021 r.; aneksem nr 2 z 30 grudnia 2021 r. przedłużono okres realizacji umowy do 31 grudnia 2022 r., a aneksem nr 1 z 10 stycznia 2022 r. wprowadzono zmiany do cennika za przejazd;
- 1/2022 z 30 grudnia 2022 r. - linia komunikacyjna: Kolin – Warszyn z realizacją od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r.;
- 2/2022 z 30 grudnia 2022 r. - linia komunikacyjna: Strzebielewo – Dolice z realizacją od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r.

Zawarcie ww. umów i aneksów poprzedziło uzyskanie przez Wójta zgód Rady⁷⁸ wyrażonych w uchwałach nr: XXIV/250/21 z 25 lutego 2021 r., XXXVI/358/21 z 29 grudnia 2021 r., XXXVI/360/21⁷⁹ z 29 grudnia 2021 r., XLV/443/22 z 27 października 2022 r.

(akta kontroli str. 5-8, 51-85, 134-137, 142-143)

Rozstrzygnięciem nadzorczym z 27 stycznia 2022 r.⁸⁰ Wojewoda stwierdził nieważność części uchwały Rady nr XXXVI/358/21 z 29 grudnia 2021 r. w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy w zakresie wskazania konkretnych godzin odjazdu i przyjazdu środka transportu zbiorowego (rozkład jazdy), co było działaniem bez podstawy prawnej, a zatem stanowiącym naruszenie prawa w stopniu istotnym.

(akta kontroli str. 138-141, 400-402)

Urząd terminowo⁸¹ przekazał do ZUW kopie następujących umów zawartych z przewoźnikami:

⁷² Kolin – Warszyn.

⁷³ Strzebielewo – Dolice.

⁷⁴ Warszyn – Kolin.

⁷⁵ Strzebielewo – Dolice.

⁷⁶ Do 30 czerwca 2023 r.

⁷⁷ Zawartym na podstawie art. 22 ust. 8 uptz w związku z wejściem w życie zmiany ufrpa i decyzją Gminy Dolice o założeniu wniosku o objęcie w 2022 r. dopłatą w ramach ufrpa.

⁷⁸ Zgodnie z wymogiem art. 22 ust. 2 ufrpa.

⁷⁹ Zawarcie aneksu do umowy.

⁸⁰ Rozstrzygnięcie nadzorcze nr P-1.4131.12.2022.KN Wojewody z dnia 27 stycznia 2022 r. (Dz. U. Woj. Zachodniopomorskiego z dnia 1 lutego 2022 r. poz. 387).

⁸¹ Do 31 marca roku dopłat z Funduszu - § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 3 podpisanych z Wojewodą umów nr: 20/IR/FRPA/2021, 14/IR/FRPA/2022 i 18/IR/FRPA/2023.

- nr 1/2021 i nr 2/2021 z 26 lutego 2021 r. (świadczenie usług w 2021 r.) – przekazano 3 marca 2021 r.;
- nr 1/2022 i nr 2/2022 z 30 grudnia 2022 r. (usługi w 2023 r.) – przekazano 24 marca 2023 r.

(akta kontroli str. 5-8, 51-52, 62-63, 74-75, 373-381, 385-386)

Urząd przekazał do ZUW kopie trzech aneksów do ww. umów nr 1/2021 i 2/2021 z opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w umowach podpisanych z Wojewodą na dofinansowanie, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 373-385)

Gmina wykorzystwała środki finansowe otrzymane z Funduszu wyłącznie na dopłatę do ceny usługi lokalnego transportu zbiorowego.

Cena usługi w zł za wozokilometr dwóch przewoźników⁸² wynosiła: 3,35 w 2021 r. i w I poł. 2023 r. oraz 3,35 i 3,12 w 2022 r. Ze środków własnych Gmina sfinansowała część ceny usług w wysokości odpowiednio: 10,4% w 2021 r. i w I poł. 2023 r. oraz 10,4% i 11,3% w 2022 r., tj. w wysokości określonej w art. 23 ust. 2 pkt 1 ufrpa.

(akta kontroli str. 199-207, 384)

Gmina dokonała wyboru obu operatorów poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego, zgodnie z art. 19 ust. 1 pkt 3 uptz, w zw. z art. 22 ust. 1. uptz, ponieważ wielkość zamówienia nie przekraczała 1 mln euro.

(akta kontroli str. 331, 342)

2.5. W badanym okresie regularne linie autobusowe komunikacji zbiorowej powstały w 2021 r. Były to dwie nowe linie na trasach Kolin – Dolice – Warszyn⁸³ i Strzebielewo – Krępczewo – Dolice⁸⁴, dofinansowywane ze środków FRPA, które funkcjonowały w latach kolejnych do 2023 r. łącznie.

(akta kontroli str. 22-23)

Łączna długość każdej z linii w kolejnych latach wynosiła:

- 46,0 km w 2021 r. i 2022 r. oraz 45,0 km w 2023 r. dla linii Kolin – Warszyn;
- 44, 75 km w 2021 r., 44,78 km w 2022 r. i 46,21 km w 2023 r. dla linii Strzebielewo – Dolice.

Częstotliwość połączeń w latach 2021 – 2023 na linii nr 1 wynosiła dziewięć razy dziennie w każdym kolejnym roku, natomiast na linii nr 2 wynosiła 5,14 razy dziennie w 2021 r. oraz 5,07 w dwóch następnych latach.

Liczba zatrzymań na przystankach zwiększyła się dla linii:

- Kolin – Warszyn z 27 477 w 2021 r. do 32 508 w 2022 r., tj. o 5 031 zatrzymań (18,3%);
- Strzebielewo – Dolice z 15 798 w 2021 r. do 18 858 w 2022 r., tj. o 3 060 zatrzymań (19,4%)⁸⁵.

Łączna liczba przewiezionych pasażerów zwiększyła się dla linii:

- Kolin – Warszyn z 4 422 w 2021 r. do 4 623 w 2022 r., tj. o 201 osób (o 4,5%);
- Strzebielewo – Dolice z 4 094 w 2021 r. do 14 424 w 2022 r., tj. o 10 330 osób (352,4%)⁸⁶.

Łączny przebieg zwiększył się dla linii:

⁸² Na dwóch trasach Strzebielewo-Dolice i Kolin-Warszyn.

⁸³ Dalej: linia nr 1.

⁸⁴ Dalej: linia nr 2.

⁸⁵ W 2023 r. (do 30 czerwca) na poszczególnych liniach liczba zatrzymań na przystankach wynosiła odpowiednio 16 125 i 10 450.

⁸⁶ W 2023 r. (do 30 czerwca) na poszczególnych liniach liczba pasażerów wynosiła odpowiednio 2 001 i 5 881.

- Kolin – Warszyn z 87 768 wozokilometrów w 2021 r. do 104 328 w 2022 r., tj. o 16 560 wozokilometrów (18,9%);
- Strzebielewo – Dolice z 58 695,9 wozokilometrów w 2021 r. do 69 186 w 2022 r., tj. o 10 490,1 wozokilometrów (17,9%)⁸⁷.

(akta kontroli str. 22-23)

2.6. Urząd prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat i wydatków objętych dopłatą ze środków FRPA. Dane w ewidencji księgowej były zgodne z kwotami otrzymanych środków i dokonanych wydatków.

(akta kontroli str. 193-195, 199-207)

2.7. Wójt złożył w ZUW rozliczenie środków z FRPA za 2021 r. i 2022 r. według wzoru stanowiącego załącznik do umów zawartych z Wojewodą. Wykazane w sprawozdaniach dane były zgodne ze stanem faktycznym. Sprawozdania roczne Wójt złożył 21 lutego roku następnego po rozliczeniowym, tj. w terminie określonym w umowach zawartych z Wojewodą.

(akta kontroli str. 54, 61, 65, 84, 159-160, 331, 344-358)

2.8. Urząd dokonał zwrotu niewykorzystanych w latach 2021 i 2022 środków finansowych dopłat z Funduszu w terminie do 15 stycznia roku następnego, określonym w umowach o dofinansowanie z FRPA zawartych z Wojewodą:

- za 2021 r. w wysokości 168,65 zł, z tego 166,57 zł 31 grudnia 2021 r. i 2,08 zł 14 stycznia 2022 r.;
- za 2022 r. w wysokości 258,14 zł, z tego 0,54 zł 31 grudnia 2022 r. i 257,60 zł 5 stycznia 2023 r.

(akta kontroli str. 53, 64, 146-160)

Wójt wyjaśnił: *Gmina (...) składa sprawozdanie rozliczające przyznaną dopłatę na podstawie faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz ostatecznej, rzeczywistej wartości przychodów uzyskanych od przewoźnika ze sprzedaży biletów. Niewykorzystana kwota dopłaty (...), podlegająca zwrotowi, jest kwotą wynikającą z mniejszego faktycznego deficytu (...) niż zakładany we wniosku (...)*

(akta kontroli str. 146-147)

W badanym okresie w odniesieniu do Gminy nie została wydana decyzja Wojewody określająca kwotę przypadającą do zwrotu na podstawie art. 17 ust. 7 ufrpa.

(akta kontroli str. 146-147)

2.9. Wójt nie występował z wnioskami o przyznanie dodatkowych środków na organizację przewozów, o których mowa w art. 16 ufrpa.

(akta kontroli str. 132-133)

2.10. Zgodnie z wyjaśnieniami Wójta nie odnotowano żadnych trudności związanych z realizacją zadań dotyczących otrzymania i wykorzystania środków Funduszu oraz organizacją przewozów autobusowych. Możliwości uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej zapewniły dostęp mieszkańcom miejscowości położonych na trasach: linii nr 1 i nr 2, a tym samym do znajdujących się tu instytucji publicznych: Urząd, Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, Policja, zakład opieki zdrowotnej „Na zdrowie”, apteka, poczta. Zdaniem Wójta mieszkańcy korzystają również z transportu publicznego w celu zrobienia zakupów w zlokalizowanym w Dolicach dyskoncie spożywczym oraz miejscowych sklepach. Funkcjonujące połączenia umożliwiają również dalszą komunikację pociągami linii kolejowej 351 Szczecin Główny – Poznań Główny.

(akta kontroli str. 10-12)

⁸⁷ W 2023 r. (do 30 czerwca) na poszczególnych liniach łączny przebieg wynosił odpowiednio 101 655 i 71 009 wozokilometrów.

2.11. Na stronach internetowych Gminy (www.dolice.pl, www.bip.dolice.pl) nie zamieszczono informacji dla przewoźników o możliwościach uzyskania dodatkowych środków na podstawie ufr.

(akta kontroli str. 14-15, 184-185)

Wójt wyjaśnił: (...) Szczegółowe informacje o możliwości uzyskania dodatkowych środków były i są umieszczane corocznie na stronie internetowej ZUW, ogłoszeniach o naborze wniosków w ramach Funduszu Autobusowego. Po ukazaniu się ogłoszeń przeprowadzono rozeznanie rynku poprzez rozmowy z różnymi przewoźnikami działającymi na terenie powiatu stargardzkiego na temat utworzenia tras na terenie Gminy. (...)

(akta kontroli str. 15)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Urząd przekazał do ZUW kopie trzech aneksów do umów z przewoźnikami z opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 3 umowy zawartej z Wojewodą⁸⁸, tj. 31 marca 2022 r., co dotyczyło kopii aneksów:

- nr 1 i nr 2 z 30 grudnia 2021 r. do umów odpowiednio nr 1/2021 i 2/2021 z 26 lutego 2021 r. (przewozy w 2021 r.) – przekazano 9 maja 2022 r.;
- nr 2 z 10 stycznia 2022 r. do umowy nr 2/2021 z 26 lutego 2021 r. (przewozy w 2021 r.) – przekazano 28 sierpnia 2023 r.

(akta kontroli str. 5-8, 51-52, 62-63, 74-75, 373-381)

Aneksy nr 1 i nr 2 z 30 grudnia 2021 r. dotyczyły przedłużenia okresu świadczenia usług do końca 2022 r., aneks nr 2 z 10 stycznia 2022 r. do umowy nr 2/2021 z 26 lutego 2021 r. dotyczył zmiany cennika przewozów i bez tej informacji zmieniana umowa była nieaktualna.

(akta kontroli str. 5-8, 51-52, 62-63, 74-75, 373-381)

Wójt wyjaśnił: (...) w naszej ocenie § 3 umowy w związku z § 2 ust. 2 pkt 2 umowy należało rozumieć w taki sposób, że w terminach tych należało przedstawić kopie umów pierwotnych zawartych przez Organizatora. W ww. przepisach nie ma mowy o aneksach do umów. Z tych też względów aneksy zostały przedłożone w terminach późniejszych. Kopie pierwotnych umów (...) zostały przekazane do ZUW w dniu 3 marca 2021 r. (...).

(akta kontroli str. 382-385)

W myśl § 2 ust. 2 pkt 2 umowy nr 14/IR/FRPA/2022: „Warunkiem uzyskania dopłaty jest: zawarcie przez Organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”, natomiast w § 3 ust. 1 pkt 1 zapisano: „Organizator składa Wojewodzie wniosek o dopłatę (...) za dany okres rozliczeniowy w terminie do dnia: 31 marca 2022 r. (...)”

Zgodnie z § 3 ust. 3 umowy nr 14/IR/FRPA/2022: „Do wniosku o dopłatę Organizator dołącza (...) kopię umowy, o której mowa w § 2.”

Ww. aneksy, jako integralne części umów należało przekazać Wojewodzie do 31 marca 2022 r.

(akta kontroli str. 63, 86, 98, 108, 110, 368)

OCENA CZĄSTKOWA

Wójt podjął skuteczne działania dotyczące otrzymania dopłat ze środków FRPA, które zostały wykorzystane prawidłowo, jednak uruchomiono tylko dwie linie autobusowe, które nie obsługiwały wszystkich mieszkańców Gminy i 29,1% z nich nadal nie mogło skorzystać z komunikacji zbiorowej.

W okresie 2021-2023 nastąpiło zwiększenie liczby zatrzymań na przystankach obu

⁸⁸ Umów nr: 20/IR/FRPA/2021 i 14/IR/FRPA/2022.

linii odpowiednio o 18,3% i 19,4%, liczby przewiezionych pasażerów o 8,9% i 352,4% oraz przebiegu o 18,9% i 17,9%. Gmina uzyskała wymagane zgody Rady na zawarcie umów z przewoźnikami. Urząd terminowo przekazał do ZUW kopie umów zawartych z przewoźnikami, jednak kopie trzech aneksów przekazano z opóźnieniem w stosunku do obowiązującego terminu określonego w umowach podpisanych z Wojewodą. Gmina prawidłowo wykorzystwała środki finansowe otrzymane z Funduszu wydatkując je zgodnie z przeznaczeniem, tj. na dopłatę do ceny usługi transportu zbiorowego, przy jednoczesnym finansowaniu ceny usługi ze środków własnych w wymaganej wysokości ponad 10%. Urząd prawidłowo prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat i wydatków ze środków FRPA. Rocznych rozliczeń dokonano terminowo, przekazując dane zgodne ze stanem faktycznym.

Urząd nie zamieścił na stronach internetowych Gminy i w Biuletynie Informacji Publicznej informacji dla przewoźników o możliwościach uzyskania dodatkowych środków z tytułu dopłat z FRPA, co mogło ograniczać aktywność przewoźników w zakresie ubiegania się o realizację dofinansowanych przewozów z tego źródła. Informacje zamieszczane na stronie internetowej ZUW kierowane były głównie do organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nieterminowego przekazania Marszałkowi informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

IV. Uwagi i wnioski.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami oraz uwzględniając działania podjęte w trakcie kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Przeprowadzić kontrole i oceny w zakresie realizacji przez przewoźników umów zawartych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 upz.
2. Doprowadzić wiaty przystankowe w miejscowościach: Przewłoki, Bralęcín, Morzyce i Brzezina do właściwego stanu technicznego.
3. Podjąć działania w celu przeprowadzenia badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 upz.
4. Zapewnić odpowiednie warunki funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w zakresie systemu informacji dla pasażerów poprzez zamieszczenie danych o przebiegu linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy oraz informacji o przewoźnikach świadczących usługi transportowe.

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 ust. 1 i ust. 2 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 Szczecinie. 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 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków 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.

Szczecin, dnia 6 października 2023 r.

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor
Z up.

.....

.....