LLO.430.005.2015
Nr ewid. 162/2016/P/15/089/LLO

Informacja o wynikach kontroli

BUDOWA ŁÓDZKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

DELEGATURA W ŁODZI

MISJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej
WIZJĄ
Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Dyrektor Delegatury NIK w Łodzi:
Przemysław Szewczyk

z up.

Akceptuję:
Wojciech Kutyła

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Krzysztof Kwiatkowski

Prezes Najwyższej Izby Kontroli
Warszawa, dnia 30. 08. 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. ZAŁOŻENIA KONTROLI 4

2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI 6
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności 6
2.2. Uwagi końcowe i wnioski 9

3. INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE 10
3.1. Organizacja i finansowanie budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej 10
3.1.1. Organizacja transportu zbiorowego 10
3.1.2. Finansowanie budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej 12
3.2. Realizacja celów projektu kolei aglomeracyjej w woj. łódzkim 13
3.2.1. Modernizacja infrastruktury kolejowej 13
3.2.2. Jakość usług przewozowych 15
3.2.3. Zagrożenia prawidłowego funkcjonowania i rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej 25

4. INFORMACJE DODATKOWE O PRZEPROWADZONEJ KONTROLI 29
4.1. Przygotowanie kontroli 29
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli 29

5. ZAŁĄCZNIKI 30

Zdjęcie na okładce:
© Lech Popławski – Fragment hali przeglądowo-naprawczej
© Janusz Rzepecki, Andrzej Pietrzyk – Przystanek kolejowy Łódź Radogoszcz Zachód

1 ZAŁOŻENIA KONTROLI

Temat i numer kontroli

Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – kontrola planowa nr P/15/089.

Uzasadnienie podjęcia kontroli

Dynamiczny rozwój obszarów metropolitalnych w Polsce, a więc również należących do nich terenów podmiejskich i gmin, stawia coraz większe wyzwanie w zakresie obsługi komunikacyjnej ludności. Dlatego też dobrze funkcjonujący system kolejowy wokół metropolii wydaje się być najlepszym sposobem na wzrost mobilności mieszkańców tego obszaru. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej obszaru metropolitalnego Łodzi i zaspokojenia potrzeb transportowych jego mieszkańców, uruchomiona została łódzka kolej aglomeracyjna (ŁKA). Jest to inwestycja Samorządu Województwa Łódzkiego, który – do wykonywania zadań własnych województwa z zakresu gospodarki komunalnej o charakterze użyteczności publicznej – powołał spółkę celową „Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o." Zakup nowego taboru, budowa zaplecza technicznego oraz budowa i modernizacja przystanków kolejowych na terenie Łodzi i okolic, to tylko część (etap I) większego projektu, jakim jest budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Na realizację dotychczasowych prac na koniec 2015 r. wydatkowano kwotę 531.161,5 tys. zł[6].

Mając na uwadze skalę omawianej inwestycji i wynikające z niej skutki ekonomiczne i społeczne, podjęcie niniejszej kontroli uznano za uzasadnione.

Kontrola została przeprowadzona z inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli. Jej przedmiot mieści się w ryzyku horyzontalnym *Niska jakość usług publicznych*, określonym w *Założeniach techniczno – organizacyjnych do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2015 r.*

Cel kontroli, podstawa prawna, kryteria kontroli

Celem głównym kontroli była ocena realizacji założonych celów przedsięwzięcia budowy systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej pod względem jakościowym, kosztowym, terminowym i w zakładanym zakresie.

Główne zagadnienia objęte kontrolą dotyczyły:

w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego:

- planowania i rozwoju przedsięwzięcia polegającego na budowie systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej;
- sprawowania nadzoru właścicielskiego i monitorowania działalności spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.,

w spółce Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.:

- organizacji i funkcjonowania spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- przygotowania projektu pn. „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej";
- realizacji projektu pn. „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej;
- koordynacji realizacji projektu kolei aglomeracyjnej w woj. łódzkim, w tym związanej z efektywną organizacją i funkcjonowaniem przewozów pasażerskich,

[6] W tym wartość inwestycji realizowanych przez spółkę Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. wyniosła 456.812,2 tys. zł, a wartość inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. – 74.349,3 tys. zł.

w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.:

– przygotowania organizacyjnego i finansowego do realizacji inwestycji kolejowych powiązanych z budową systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej;
– wywiązywania się PKP PLK S.A. z obowiązków jako inwestora w zakresie przygotowania oraz realizacji inwestycji i ich odbioru.

Kontrolę przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[7] w PKP PLK S.A. oraz na podstawie art. 2 ust. 2 – w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego oraz w spółce Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., w okresie od 15 grudnia 2015 r. do 13 maja 2016 r. Okres objęty kontrolą 2010–2015 (z uwzględnieniem okresów wcześniejszych i późniejszych, jeżeli zdarzenia mające wówczas miejsce miały wpływ na kontrolowany okres).
W informacji wykorzystano także wyniki ankiet internetowych przeprowadzonych wśród użytkowników łódzkiej kolei aglomeracyjnej.

W kontroli P/15/089 nie brały udziału inne organy kontroli, rewizji oraz inspekcji.

[7] Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677.

2 PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI

2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Marszałek Województwa Łódzkiego – organizator przewozów regionalnych, spółka „Łódzka Kolej Aglomeracyjna" Sp. z o.o.[8] – regionalny przewoźnik oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zarządca infrastruktury kolejowej podjęli właściwe działania organizacyjne, by przygotować się do wykonywania zadań związanych z planowaniem i realizacją przedsięwzięcia polegającego na budowie systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA).

Z końcem 2015 r. formalnie zamknięty został I etap budowy systemu ŁKA, w ramach którego Łódzką Kolej Aglomeracyjną wyposażono w 20 nowych pociągów elektrycznych oraz wybudowano zaplecze techniczne do obsługi tego taboru. W zakładanych terminach na trasach ŁKA zmodernizowano 9 istniejących stacji i przystanków kolejowych i wybudowano 8 nowych oraz zrewitalizowano linię kolejową nr 16 na 12-km odcinku Łódź Widzew – Zgierz. Osiągnięto tym samym wskaźniki produktu, zakładane dla tych zadań. Przyznane środki finansowe na realizację ww. zadań, kontrolowane podmioty wydatkowały w sposób oszczędny oraz zgodnie z przeznaczeniem. Efektem zakończenia I etapu programu ŁKA była także poprawa skomunikowania aglomeracji dzięki lepszemu wykorzystaniu szlaków kolejowych i modernizacji infrastruktury oraz wprowadzeniu do użytkowania nowych pociągów.

Kontrolowane podmioty nie w pełni zrealizowały działania zmierzające do pełnego osiągnięcia celu budowy systemu ŁKA, jakim jest poprawa jakości świadczenia usług związanych z przewozem pasażerskim w regionie łódzkim[9]. Wprawdzie wiele celów zawartych w porozumieniach z lat 2013–2014 pomiędzy Marszałkiem Województwa Łódzkiego a Prezesem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. i przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego regionu łódzkiego w sprawie współpracy tych jednostek w zakresie poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na trasach ŁKA zostało zrealizowanych – jednak zakres wykonanych prac nie był jeszcze kompletny w stosunku do oczekiwań. Częściowo został bowiem osiągnięty cel skomunikowania przystanków kolejowych ŁKA z innymi środkami transportu publicznego oraz zapewnienia organizacji dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych[10].

Funkcjonujące w PKP PLK S.A. dokumenty planistyczne zakładały, że celami inwestycji dotyczącej budowy i przebudowy stacji i przystanków kolejowych na trasach ŁKA będą w szczególności poprawa jakości świadczenia usług, wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz poprawa dostępności do centrów miast. Pomimo wyraźnego postępu nie zostały one w pełni osiągnięte. Wprawdzie roboty wynikające z zawartych kontraktów realizowano w pełnym wymiarze rzeczowym, to jednak budowane i przebudowywane stacje i przystanki kolejowe[11] nie wyposażono w istotne elementy, zwiększające komfort i bezpieczeństwo podróżnych, m.in. nie zapewniono monitoringu wizyjnego i/lub ochrony fizycznej obszarów przystanków kolejowych (za wyjątkiem

---

8 Zwana dalej: Spółka lub Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. Przewoźnik utworzony na podstawie uchwały Nr LII/1502/10 z dnia 16 marca 2010 r. w sprawie wyrażenia zgody na utworzenie przez województwo łódzkie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „Łódzka Kolej Aglomeracyjna".

9 Cele szczegółowe to m.in. poprawa dostępności do centrów miast (również w zakresie jej dostępności dla osób niepełnosprawnych), pełna integracja z komunikacją miejską oraz wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróżowania.

10 Ustalenia kontroli wskazują, że odległość obiektów dworcowych od przystanków komunikacji miejskiej wahała się w granicach od 160 m – Łódź Arturówek do 1 km – Witonia. Na terenie gmin Stare Grudze, Witonia, Domaniewice, Koluszki nie prowadzono bezpośredniego transportu zbiorowego oraz dowozu osób do stacji PKP.

11 W ramach kontroli przeprowadzone zostały oględziny stacji i przystanków kolejowych: pięciu na terenie Łodzi (tj. Łódź Marysin, Łódź Stoki, Łódź Dąbrowa, Łódź Radogoszcz Zachód oraz Łódź Arturówek) oraz czterech poza miastem Łódź (Głowno, Stryków, Glinnik, Smardzew).

stacji kolejowej w Głownie i w Strykowie), często zlokalizowanych w miejscach odosobnionych oraz nie zainstalowano urządzeń informujących o przyjazdach i odjazdach pociągów oraz ich opóźnieniach[12]. Ponadto w odniesieniu do warunków, przy spełnieniu których kolej w obsłudze aglomeracji łódzkiej będzie się właściwie rozwijała, nie wybudowano – w bezpośrednim sąsiedztwie niektórych stacji i przystanków kolejowych[13] – parkingów samochodowych dla klientów kolei, a przy dworcu kolejowym Łódź Widzew – przejścia na drugą stronę torów.

Marszałek Województwa Łódzkiego oraz Prezes spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. nie dokonywali oceny, czy funkcjonowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przyczyniło się do zapewnienia właściwej i efektywnej organizacji przewozów kolejowych w regionie łódzkim. Prezes Spółki przyjął, że podmiotem wiodącym w tym zakresie jest Marszałek Województwa Łódzkiego[14]. Służby Marszałka natomiast nie przeprowadzały analiz i kalkulacji, dających odpowiedź na pytanie, czy zapewnione jest racjonalne organizowanie przewozów kolejowych ŁKA wraz z pełną integracją z komunikacją miejską i dostępnością do miast regionu łódzkiego.

Ustalenia kontroli wskazują na brak długookresowej stabilności finansowania zarówno inwestycji rozwojowych, jak i bieżącego funkcjonowania przewozów. Mechanizm finansowania ŁKA polegający na przekazywaniu przez Marszałka Województwa Łódzkiego na rzecz Spółki kwot rekompensujących różnice pomiędzy poniesionymi przez Spółkę kosztami a uzyskanymi przychodami[15] spowodował, że w pierwszym okresie działalności przewozowej, tj. od czerwca 2014 r. osiągnęła ona stratę w wysokości 6.527 tys. zł, na powstanie której wpływ miała nie w pełni wypłacona rekompensata w wysokości ponad 4,5 mln zł. Zastosowany system wzajemnych rozliczeń miesięcznych, oparty na wielkościach planowanych, a nie rzeczywistych przyczynił się do powstania różnic pomiędzy należnymi Spółce kwotami rekompensaty (10.121.172 zł), a przekazanymi środkami (5.584.677 zł). Wyniki kontroli wykazały, że kwota zaległej rekompensaty za 2014 r. nie została wypłacona na rzecz Spółki do dnia 30 czerwca 2016 r., pomimo iż Marszałek Województwa Łódzkiego zobowiązał się do jej przekazania w tym terminie[16].

Marszałek Województwa Łódzkiego nie wypracował mechanizmów umożliwiających pełne i bieżące weryfikowanie rodzajów kosztów ponoszonych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o.

---

12 Stacja kolejowa Glinnik oraz przystanki kolejowe: Smardzew, Łódź Arturówek, Łódź Radogoszcz, Zachód, Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa.

13 Łódź Arturówek, Łódź Stoki, Łódź Marysin (realizowane w ramach odtworzenia lub przebudowy już istniejącej infrastruktury, Inwestycje „okołoprzystankowe" na tych terenach nie zostały uwzględnione w planach rozwoju, dot. zadania: Rewitalizacja linii nr 16); Łódź Radogoszcz Zachód (brak decyzji dotyczącej terminu realizacji inwestycji związanej z przebudową al. Włókniarzy); Łódź Dąbrowa (ciągi komunikacyjne usytułowane na wiadukcie); Stare Grudze (brak danych).

14 Zgodnie z aktem założycielskim Spółki, zawiązanej przez członków Zarządu Województwa Łódzkiego w dniu 10 maja 2010 r. powołanie spółki miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim oraz prawidłowe jego funkcjonowanie.

15 Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm., zw. dalej ustawą o publicznym transporcie zbiorowym). Pomocniczo, na poziomie krajowym, zasady regulujące sposób obliczania wysokości rekompensaty zostały przedstawione w Wytycznych w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym, opracowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR/H/22(3)/05/2011).

16 Kwota pochodząca ze środków zapewnionych w budżecie województwa łódzkiego na 2016 r. W piśmie z dnia 11 lipca 2016 r. (nr IFIV.033.27.2016) Marszałek Województwa Łódzkiego zobowiązał się do wypłaty zaległej rekompensaty do dnia 30 września 2016 r. w dwóch transzach: I – w wysokości 2.000.000 zł do dnia 11 lipca 2016 r., II – w wysokości 2.837.094,93 zł do dnia 30 września 2016 r. (szerzej problem ten opisano w prozdz. 3.2.3. niniejszej informacji).

w wyniku jej funkcjonowania. Szczegółowe informacje uzyskiwał dopiero na skutek rozliczenia rocznej rekompensaty w pierwszych miesiącach roku następnego. Marszałek Województwa Łódzkiego nie podejmował również działań w kierunku wyegzekwowania od Spółki miesięcznych informacji na temat wykonanych przez nią usług. Co prawda, Najwyższa Izba Kontroli nie stwierdziła nieprawidłowości w zakresie rodzaju kosztów ponoszonych przez Spółkę w związku z jej bieżącym funkcjonowaniem, to jednak należy zauważyć, że nadzór Marszałka nad finansowaniem bieżących zadań był ograniczony.

Idea powstania i rozwoju systemu ŁKA – poprawiającego skomunikowanie aglomeracji – była w ocenie Najwyższej Izby Kontroli ekonomicznie i społecznie uzasadniona, niemniej jednak ciężar finansowy związany z zapewnieniem rozwoju i funkcjonowania oraz długoterminowego finansowania tego systemu przewozów, niesie ryzyko dla spójności i efektywności wdrażania idei Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, szczególnie pod względem liczby i częstotliwości kursowania pociągów.

2.2 Uwagi końcowe i wnioski

Rozwój infrastruktury kolejowej niewątpliwie usprawnia organizację publicznego transportu zbiorowego w regionie łódzkim. Efektem zakończenia I etapu programu ŁKA jest poprawa skomunikowania aglomeracji dzięki lepszemu wykorzystaniu szlaków kolejowych i modernizacji infrastruktury oraz wprowadzeniu do użytkowania nowych pociągów. Jednak częstotliwość kursowania pociągów (w odstępach nawet co 2 godz.) nie jest jeszcze na miarę aglomeracji i wymaga zwielokrotnienia dla zachęcenia podróżnych do szerokiego korzystania z tej gałęzi transportu. Kolej ma niewątpliwie szereg walorów społecznych i proekologicznych, ale wymaga też poważnych nakładów kapitałowych i długotrwałych dotacji. Obecna infrastruktura regionalnych połączeń kolejowych jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb, a niektóre szlaki są w złym stanie technicznym. Co więcej, niektóre inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach budowy systemu ŁKA polegały jedynie na odtworzeniu istniejącej już infrastruktury kolejowej i nie uwzględniano w nich nowych tzw. prac „okołokolejowych", np. przystanków komunikacji miejskiej w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów kolejowych, czy parkingów samochodowych dla pasażerów kolei. Ponadto, pomimo szeroko zakrojonych prac kolejowych nie został zlikwidowany poważny problem braku bezpośredniego dostępu do dworca kolejowego Łódź Widzew dla pasażerów mieszkających po północnej stronie tego szlaku kolejowego. Wybudowany tunel podziemny jest zbyt krótki i nie przebiega na drugą stronę torów. Taki stan niesie ryzyko przechodzenia podróżnych przez tory w miejscach niedozwolonych, co zagraża bezpieczeństwu.

Aby Łódzka Kolei Aglomeracyjna tworzyła alternatywę dla transportu indywidualnego, niezbędny jest jej całościowy rozwój, zarówno jakościowy, jak i ilościowy. Sukces ŁKA, która w założeniach ma spełniać rolę kolei miejskiej, zależeć więc będzie od tego, jak szybko i wygodnie będzie można dojechać na stację, czy pociągi będą punktualne, a przesiadki niezbyt utrudnione. Spójna, kompleksowa i skonkretyzowana wizja rozwoju całego systemu kolei aglomeracyjnej w regionie jest więc w tym kontekście szczególnie istotna.

Mając na uwadze zapewnienie prawidłowej i całościowej realizacji zadań polegających na organizowaniu i finansowaniu systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, zdaniem NIK zasadne jest podjęcie przez **Marszałka Województwa Łódzkiego** działań polegających na:

– monitorowaniu procesu skomunikowania przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z innymi środkami transportu oraz zapewnienia udogodnień dla osób niepełnosprawnych;
– koordynacji przewozów pasażerskich, w tym badanie i analiza potrzeb przewozowych, w celu efektywnego organizowania (tj. określenia zapotrzebowania na uruchomienie i wykorzystania połączeń ŁKA z transportem publicznym) oraz zarządzania tymi potrzebami;
– przekazywaniu Spółce, zgodnie z warunkami umownymi, należnych kwot rekompensat, finansujących różnice pomiędzy poniesionymi kosztami a uzyskanymi przychodami z tytułu realizacji usług przewozowych;
– zapewnieniu bieżącego gromadzenia danych o uzyskanych przychodach i poniesionych kosztach organizacji przewozów kolejowych oraz rejestrowania zobowiązań z tytułu rekompensat;
– podjęciu systemowych działań nadzorczych wobec spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. w zakresie zasadności wydatkowania środków finansowych w ramach jej działalności usługowej, celem zmniejszenia ryzyka powstania nieuzasadnionych kosztów.

W świetle kontroli NIK, niezbędne jest również podjęcie przez:

➢ **Prezesa spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.:**

– stosownych działań systemowych, w celu określenia, czy działalność Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przyczyniła się do zwiększenia efektywności całego systemu transportu publicznego w województwie łódzkim;
– działań, zmierzających do wzrostu częstotliwości kursowania składów kolejowych w danej relacji, uwzględniając liczbę przewiezionych podróżnych (tzw. potoków podróżnych), przy założeniu, że ŁKA ma spełniać rolę również kolei miejskiej;
– konkretnych działań mających na celu określenie, która z form rozliczania zużytej energii elektrycznej (trakcyjnej) – ryczałtowa według zawartych umów, czy faktycznego poboru energii na podstawie liczników zużycia – jest bardziej racjonalna i oszczędna, w celu optymalizacji tych wydatków.

➢ **Prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:**

– działań, w obszarze swoich kompetencji, mających na celu zapewnienie właściwego dostępu do usług przewozowych podróżującym Łódzką Koleją Aglomeracyjną, w tym dla osób niepełnosprawnych.

Niezależnie od przedstawionych wyżej wniosków, których adresatami są Marszałek Województwa Łódzkiego, Prezes spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. i Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., NIK uznaje za niezbędne wypracowanie przez te podmioty wspólnych działań polegających na wspieraniu integracji aglomeracyjnych przewozów kolejowych z innymi systemami transportu (tworzenie węzłów intermodalnych) oraz integracji biletowej w ramach Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego, a także działań mających na celu poprawę dostępności do miast regionu łódzkiego. Tylko wspólne i kompleksowe działania przyczynią się do efektywnego wykorzystania aglomeracyjnych przewozów kolejowych.

3 INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE

3.1 Organizacja i finansowanie budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

3.1.1. Organizacja transportu zbiorowego

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podjęcie przez Marszałka Województwa Łódzkiego działań związanych z planowaniem przedsięwzięcia polegającego na budowie systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Opracowane analizy organizacji i finansowania kolejowych przewozów regionalnych w województwie łódzkim potwierdzały potrzebę modernizacji i rozbudowy sieci połączeń kolejowych.

1. Opracowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego analizy kolejowych przewozów regionalnych w województwie łódzkim[17] wskazywały na potrzebę modernizacji i rozbudowy sieci połączeń kolejowych, poprzez stworzenie nowoczesnej i wydajnej infrastruktury kolejowej, stworzenie efektywnych systemów przewozowych, zwiększenie dostępności transportu szynowego oraz zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Wskazano w nich, że pociągi elektryczne wykorzystywane przez dotychczasowych przewoźników w regionie łódzkim należą do najstarszych w Polsce (wyprodukowanych w latach 1975–1985), co oznacza, że w 2020 r. ich wiek będzie wynosił od 35 do 45 lat, a więc poza standardowym okresem eksploatacji technicznej. Główne wady taboru wymienione w opracowaniach, to m.in.:

- bardzo niskie parametry ruchowe (przyśpieszenie rozruchu i hamowania);
- niski komfort wyposażenia wnętrz dla pasażerów, brak klimatyzacji, toalety bez obiegu zamkniętego;
- duża energochłonność zespołów;
- klocki hamulcowe o wysokim poziomie emisji hałasu, brak hamowania elektrodynamicznego.

Autorzy tych analiz wskazali, że dotychczasowy układ linii kolejowych oraz lokalna komunikacja kolejowa, realizowana przez PKP Przewozy Regionalne pomiędzy miejscowościami regionu, w niewystarczającym stopniu zaspokajała potrzeby mieszkańców. Stan połączeń kolejowych z innymi regionami oceniony został jako:

- nieefektywny (nie zaspokajał potrzeb pod względem wymaganej jakości dla ruchu aglomeracyjnego, czyli dużej częstotliwości i prędkości; zbyt długi czas przejazdu do Łodzi spoza sfery aglomeracyjnej oraz niska konkurencyjność w stosunku do komunikacji kołowej, pomimo nadmiernego zatłoczenia dróg oraz niedorozwoju nowoczesnej infrastruktury),
- krytyczny (wynikający z dużych zaniedbań modernizacji i budowy nowych połączeń),
- niewystarczający w stosunku do potrzeb (niedostatecznie rozbudowana siatka połączeń regionalnych, brak systemu kolei aglomeracyjnej oraz dogodnych dla pasażerów węzłów multimodalnych, brak lub bardzo mała ilość bezpośrednich połączeń do sąsiednich miast wojewódzkich, np. brak ciągłości linii kolejowej Częstochowa–Piotrków Trybunalski–Łódź–Kutno, na trasach Łódź – Tuszyn, Tuszyn – Brzeziny komunikacja oparta tylko na transporcie drogowym).

[17] „Finansowanie i organizacja przewozów regionalnych w województwie łódzkim" z 2008 r., „Strategia rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim z 2008 r.", „Strategia rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim do 2020 r., z perspektywą do 2030 r." z 2011 r., opracowane przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Łodzi.

Twórcy koncepcji podkreślili, że kolej w obsłudze aglomeracji łódzkiej będzie się rozwijała przy spełnieniu następujących warunków:

– pełnej integracji kolei z komunikacją miejską;
– zwiększeniu liczby przystanków wraz z ich obudową strukturą miejską;
– powstaniu linii średnicowej przechodzącej przez centrum miasta;
– dużej częstotliwości kursowania pociągów.

W koncepcjach zawarto rekomendacje dokonania do 2020 r. całkowitej wymiany taboru dla obsługi woj. łódzkiego oraz powołania spółki samorządowej – pełniącej rolę dysponenta taboru – która będzie realizowała kolejowe przewozy aglomeracyjne, zapewniające efektywną organizację pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim oraz jego prawidłowe funkcjonowanie. W kontekście tych założeń powstał projekt budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, powiązanego z systemem regionalnym w granicach woj. łódzkiego, ponadregionalnym oraz tramwajem miejskim.

2. Sejmik Województwa Łódzkiego w dniu 16 marca 2010 r. podjął uchwałę Nr LII/1502/10 w sprawie wyrażenia zgody na utworzenie przez województwo łódzkie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „Łódzka Kolej Aglomeracyjna". W uchwale wskazano, że celem spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. będzie realizacja zadań własnych samorządu województwa, wynikających z przepisu art. 40 ust.1 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym[18], tj. organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych. Przekazanie zadań własnych samorządu w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym spółce prawa handlowego, Sejmik uzasadnił efektywnością finansową tej formy organizacyjnej, objawiającą się możliwością rozliczenia podatku od towarów i usług, dokonywania odpisów amortyzacyjnych, jak również samodzielnego zaciągania zobowiązań finansowych nie obciążających bezpośrednio samorządu województwa.

Zgodnie z uchwałą, kapitał zakładowy Spółki został określony na 150 tys. zł i został pokryty w całości przez Województwo Łódzkie wkładem pieniężnym.

Uchwałą Nr LXI/1692/10 z dnia 26 października 2010 r.[19] Sejmik Województwa Łódzkiego zastąpił poprzednio wyznaczone zadania wykonywaniem kolejowych przewozów pasażerskich, które uznał za podstawowy cel działalności Spółki.

Sejmik zobowiązał Zarząd Województwa Łódzkiego, działający jako Zgromadzenie Wspólników Spółki, do ustalenia zasad i sposobu wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich oraz sposobu dokonywania rozliczeń finansowych pomiędzy Województwem Łódzkim a Spółką, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów i w granicach środków zarezerwowanych na ten cel w budżecie województwa łódzkiego. Powyższa uchwała Sejmiku nie została zmieniona od czasu powierzenia Marszałkowi Województwa Łódzkiego zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

[18] Art. 40 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U z 2015 r. poz. 1297, ze zm.) uchylony z dniem 1 marca 2011 r.

[19] Uchwała Sejmiku Województwa Łódzkiego Nr LXI/1692/10 w sprawie: zmiany Uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego Nr LII/1502/2010 z dnia 16 marca 2010 r. w sprawie wyrażenia zgody na utworzenie przez województwo łódzkie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „Łódzka Kolej Aglomeracyjna".

Całość udziałów w Spółce objął Samorząd Województwa Łódzkiego, reprezentowany przez Zarząd Województwa Łódzkiego. Przez okres 4 lat, do 15 czerwca 2014 r., Spółka prowadziła prace przygotowawcze, m.in. podpisała umowy z wykonawcami robót i dostaw, uzyskała niezbędne decyzje administracyjne oraz prowadziła nabór pracowników. W tym czasie regionalna komunikacja kolejowa realizowana była przez spółkę PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz przez PKP Intercity S.A. Od 15 czerwca 2014 r. Spółka rozpoczęła działalność przewozową.

3.1.2. Finansowanie budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Inwestycje realizowane przez spółkę Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., tj. zakup 20 nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), przeznaczonych do pasażerskich przewozów aglomeracyjnych oraz projektowanie i budowa zaplecza technicznego do obsługi tego taboru, współfinansowane były:

– ze środków unijnych – *dofinansowanie inwestycji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*[20] *wyniosło 296.440,5 tys. zł*[21]*;*

– z obligacji emitowanych przez Spółkę – *w celu zgromadzenia środków własnych, Spółka zawarła z Bankiem Pekao S.A. umowę o obsługę i gwarantowanie emisji obligacji. Maksymalną kwotę gwarancji strony umowy ustaliły do kwoty 155.000 tys. zł*[22]*, którą podzielono na 3 transze, umożliwiające bieżące współfinansowanie budowy systemu ŁKA:*

  - *transza A do kwoty 115.500 tys. zł, z której środki przeznaczono na finansowanie kosztów netto dostaw, z okresem zapadalności do dnia 30 czerwca 2026 r.,*
  - *transza B do kwoty 19.500 tys. zł, z których środki przeznaczono na koszty netto robót budowlanych, z okresem zapadalności do dnia 30 czerwca 2026 r.,*
  - *transza C (obligacje krótkoterminowe) do kwoty 20.000 tys. zł, z których środki przeznaczono na płatność podatku VAT od akceptowanych faktur lub prefinansowanie środków pochodzących z Unii Europejskiej z okresem zapadalności do dnia 30 grudnia 2015 r., przy czym nie dłuższym niż 6 miesięcy.*

  W latach 2013–2015 wyemitowano obligacje transzy A i transy B na łączną kwotę 135 tys. zł.

– ze środków własnych – *dla zabezpieczenia spłat częściowych wykupów obligacji zawarto umowę trójstronną pomiędzy Spółką, Województwem Łódzkim i bankiem (Umowa Wsparcia), w ramach której województwo zobowiązało się udzielić Spółce wsparcia finansowego w formie dopłat przez okres 15 lat, począwszy od 2012 r. do 2026 r. włącznie, w wysokości 84.928 tys. zł. Z ustaleń kontroli wynika, że Sejmik Województwa Łódzkiego podejmował stosowne uchwały w sprawie objęcia przez Województwo udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki, a Zarząd Województwa Łódzkiego podejmował uchwały (w latach 2012–2015) w sprawie podwyższania kapitału zakładowego Spółki, poprzez wniesienie wkładu pieniężnego o kwotę w łącznej wysokości 28.265 tys. zł.*

---

[20] Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Priorytet: VII Transport przyjazny środowisku, Działanie: 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych, Tytuł projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej" *(inwestycje w infrastrukturę).*

[21] Do dnia 31 grudnia 2015 r. do Spółki wpłynęły środki w łącznej wysokości 253.717.878,33 zł.

[22] Maksymalna kwota gwarancji, aneksem Nr 7 z dnia 5 grudnia 2014 r. do ww. umowy, została zwiększona do 170.000.000 zł, z tego: obligacje transzy A i B bez zmian (115.500.000 zł, 19.500.000 zł), zwiększono obligacje transzy C do kwoty 35.000.000 zł.

Realizacja inwestycji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegających na budowie oraz modernizacji stacji i przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej[23] oraz rewitalizacji linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz[24], współfinansowana była:

– ze środków unijnych – *dofinansowanie w ramach Europejskiego Programu Rozwoju Regionalnego na lata 2007–2013, Oś priorytetowa: „I Infrastruktura Transportowa", Działanie: „I.2 Kolej" wyniosło 49.597,2 tys. zł;*
– z Funduszu Kolejowego oraz środków własnych PKP PLK S.A., *w ramach których dofinansowanie inwestycji wyniosło 26.363,32 tys. zł.*

Wartość wykonanych prac modernizacyjnych, inwestycji kolejowych i zakupów sprzętowych w ramach I etapu budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej na koniec 2015 r. (etap I) wyniosła 531.161,5 tys. zł i była zrealizowana przez:

– Spółkę – w kwocie 456.812,2 tys. zł, w tym 382.617,8 tys. zł z tytułu zakupu 20 sz. taboru wraz ze świadczeniem usług jego utrzymania oraz 68.200,2 tys. zł z tytułu realizacji kontraktu na zaprojektowanie i budowę zaplecza technicznego. Pozostała kwota 5.994,1 tys. zł poniesiona została m.in. na wydatki osobowe, obsługę prawną i nadzór budowlany;
– PKP PLK S.A. – w kwocie 74.349,3 tys. zł, w tym 48.721,6 tys. zł wydatkowano na zadania związane z budową, przebudową przystanków i stacji kolejowych na trasie ŁKA oraz 25.627,7 tys. zł z tytułu rewitalizacji linii nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz.

3.2 Realizacja celów projektu kolei aglomeracyjnej w woj. łódzkim

3.2.1. Modernizacja infrastruktury kolejowej

W ramach I etapu budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, skontrolowane podmioty podjęły odpowiednie działania, by przygotować infrastrukturę do wykonywania aglomeracyjnych i regionalnych przewozów pasażerskich.

W tym celu Spółka:

- *zakupiła 20 szt. taboru wraz z niezbędnym oprogramowaniem, o pojemności min. 200 osób, w tym co najmniej 120 miejsc siedzących. Zawarcie umowy[25] pomiędzy Spółką a dostawcą pojazdów poprzedzone zostało postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego[26]. Terminy dostaw pojazdów[27], określone w Harmonogramie dostaw, z uwzględnieniem aneksów zostały dotrzymane.* ***NIK pozytywnie ocenia, pod względem rzetelności, wywiązywanie się Spółki z warunków umowy****. Odbiory cząstkowe zespołów i podzespołów pojazdów oraz odbiory fabryczne zostały przeprowadzone przez komisarzy odbiorczych. Dla każdego pojazdu oddzielnie zostały sporządzone protokoły odbioru końcowego, z których wynikało, że pojazdy te spełniały warunki określone w umowie oraz w Opisie Przedmiotu Zamówienia.* ***Zmiany***

[23] Projekt pn. „Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I" – dalej: „Projekt Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej" lub „Projekt ŁKA".

[24] Projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz" – dalej: „Rewitalizacja linii nr 16".

[25] Przedmiotem umowy nr 38/2012 z dnia 13 grudnia 2012 r. była 1) dostawa dla zamawiającego 20 pojazdów wraz z przeszkoleniem osób wskazanych przez zamawiającego z zakresu obsługi pojazdów oraz 2) świadczenie przez wykonawcę na rzecz zamawiającego usług utrzymania pojazdów wraz z przeszkoleniem osób wskazanych przez zamawiającego z zakresu obsługi części wyposażenia Zaplecza Technicznego.

[26] Prawidłowość przeprowadzania postępowania przetargowego nie była przedmiotem niniejszej kontroli.

[27] Pojazdy te sukcesywnie były dostarczane do zamawiającego: od 20 kwietnia 2014 r. do 30 kwietnia 2014 r. – 6 szt.; od 10 października 2014 r. do 31 października 2014 r. – 10 szt.; od 20 lutego 2015 r. do 28 lutego 2015 r. – 4 szt.

wprowadzone aneksami do umowy (9 aneksów, którymi zmieniano i uszczegółowiano sprawy organizacyjne i techniczne związane z dostawą taboru) nie spowodowały zwiększenia ceny kontraktowej dostawy, ani terminów końcowych dostaw ustalonych w harmonogramie dostaw.

- *realizowała inwestycję polegającą na zaprojektowaniu i budowie zaplecza technicznego (tj. hali przeglądowo – naprawczej[28]) dla taboru Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, zlokalizowanego na terenie stacji kolejowej Łódź Widzew. Zawarcie umowy pomiędzy Spółką a wykonawcą robót[29] poprzedzone zostało postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego. Pierwotny czas na ukończenie robót – określony w umowie do dnia 31 maja 2014 r. – na podstawie Zmiany Kontraktu został przedłużony do dnia 28 września 2014 r., z uwagi na realizację przez PKP PLK S.A. na terenie dworca Łódź Widzew innego zadania (polegającego na zaprojektowaniu i przebudowie stacji Łódź Widzew i części szlaku Łódź Fabryczna – Łódź Widzew[30]), którego część robót kolidowało z pracami w ramach ŁKA. Komisja odbioru końcowego stwierdziła zgodność wykonanych robót z dokumentacją projektową i dokumentacją powykonawczą.* ***Oględziny zaplecza technicznego przeprowadzone w toku kontroli NIK wykazały, iż ww. inwestycja wykonana została w pełnym zakresie, zgodnie z warunkami umowy.***

W ramach komplementarnego zadania PKP PLK S.A. podjęła działania polegające na:

- *budowie, przebudowie przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w celu poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I (w latach 2011–2013). Na potrzeby organizacji ww. inwestycji, a także ustalenia zasad jej finansowania, w dniu 22 listopada 2010 r. została zawarta Umowa Partnerska[31] pomiędzy PKP PLK S.A. (Liderem) a PKP S.A, miastem Łódź, miastem Zgierz oraz gminą Zgierz. Aneksem nr 2 z dnia 28 stycznia 2011 r. do Umowy Partnerskiej Gmina Miasto Zgierz przestała być Partnerem w Projekcie ŁKA[32]. Zawarcie umowy pomiędzy partnerami a wykonawcą robót na realizację ww. zadania[33] zostało poprzedzone postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego. Pierwotny czas na ukończenie robót – określony w umowie do dnia 31 sierpnia 2013 r. – na podstawie aneksu nr 4 z dnia 29 sierpnia 2013 r. do umowy został przedłużony do dnia 31 marca 2014 r.* ***Roboty wynikające z zawartego kontraktu realizowano w pełnym wymiarze rzeczowym, zgodnie z postanowieniami zawartymi w umowie i w harmonogramie rzeczowo-finansowym oraz zgodnie z zakresem określonym w Programie Funkcjonalno – Użytkowym****, tj. m.in. wybudowano nowe (lub przebudowano) perony wraz z infrastrukturą techniczną, wybudowano wiaty peronowe, oświetlenie peronów, dojazdy i dojścia piesze bez barier dla osób niepełnosprawnych, usunięto kolizje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym:*

---

28 Na hali znajdowały się m.in. tokarka podtorowa, waga do pomiaru nacisku, zapadnia, suwnica, laserowe stanowisko do pomiarów zestawów kołowych, myjnia mechaniczna. Trzy z czterech torów przeznaczone były na naprawy i przeglądów pociągów, na czwartym odbywa się czyszczenie pociągów.

29 Umowa nr 1/2013 z dnia 6 lutego 2013 r. na „Projektowanie i budowę Zaplecza Technicznego", zw. Kontraktem.

30 Przyjęty harmonogram robót inwestycji PKP PLK S.A. uniemożliwiał wjazd na teren ŁKA pociągów roboczych, drezyn, wagonów, maszyn torowych oraz dowóz materiałów budowlanych oraz wykonanie prób końcowych i odbiorów w ramach ŁKA.

31 Uchwałą nr 540/2010 z dnia 11 października 2010 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zapewnił finansowanie realizacji projektu do kwoty 6.051.496,80 zł netto, 14.927.025,44 zł brutto i wyraził zgodę na podpisanie umowy partnerskiej.

32 Odstąpienie gminy miasto Zgierz od zawartej umowy nastąpiło z uwagi na fakt, że w ramach zadania 1.2. Kolej, RPO WŁ na lata 2007–2013 nie mogły być uznane, jako koszty kwalifikowane, koszty przebudowy istniejących dróg dojazdowych do przystanków kolejowych: Zgierz Jaracza, Zgierz Północ, Zgierz Kontrewers. Pomimo tego, że gmina miasto Zgierz przestała być Partnerem w Projekcie ŁKA, zobowiązała się jednak do zapewnienia przejazdu do ww. przystanków, w ramach bieżącego utrzymania, zarówno w okresie trwałości, jak i w kolejnych latach eksploatacji projektu, a w miarę możliwości finansowych do polepszenia standardu jakościowego.

33 Umowa nr 90/101/0026/11/Z/I zawarta dnia 15 września 2011 r. w Warszawie pomiędzy PKP PLK S.A oraz PKP S.A., miastem Łódź, gminą Zgierz (podmioty współzamawiające) a wykonawcą robót.

	Budowa	Przebudowa		Budowa	Przebudowa
1) Łódź Kaliska – Łowicz Główny Linia nr 15			**2) Łódź Widzew – Kutno Linia nr 16**		
Radogoszcz Zachód	✓		Zgierz Jaracza	✓	
Glinnik Wieś	✓		Ozorków Nowe Miasto	✓	
Bratoszewice	✓		Zgierz Północ		✓
Domaniewice	✓		Zgierz Kontrewers		✓
Smardzew		✓	Grotniki,		✓
Glinnik		✓	Chociszew		✓
Swędów		✓	-	-	-
Stryków		✓	-	-	-
Głowno		✓	-	-	-
3) Łódź Kaliska – Łódź Chojny Linia nr 25			**4) Łódź Chojny – Łódź Widzew Linia nr 540**		
Pabianicka	✓		Dąbrowa	✓	

Źródło: opracowanie własne NIK, na podstawie: „Studium Wykonalności dla projektu „Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I" oraz Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla tego projektu.

- *celem zadania inwestycyjnego pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz" (w latach 2011–2014) było przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno – eksploatacyjnych, w tym prędkości konstrukcyjnej V=100 km/h. Było ono w całości realizowane przez PKP PLK S.A. (bez udziału partnerów). Zawarcie umowy z wykonawcą na wykonanie prac projektowych i robót budowlanych[34] poprzedzone zostało postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego. Termin wykonania robót określony w umowie na dzień 1 października 2014 r. został dotrzymany.* ***Roboty wynikające z zawartego kontraktu realizowano w pełnym wymiarze rzeczowym, zgodnie z postanowieniami zawartymi w umowie i w harmonogramie rzeczowo-finansowym oraz zgodnie z zakresem określonym w Programie Funkcjonalno – Użytkowym****, tj. wykonano zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej kat. B, wykonano perony wraz z infrastrukturą techniczną na przystankach kolejowych: Łódź Arturówek, Łódź Marysin i Łódź Stoki, wykonano sieć trakcyjną, roboty nawierzchniowe (torowe), obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty kolejowe i przepusty), wykonano przejazdy i dojścia do peronów, zamontowano urządzenia sterowania ruchem oraz oświetlenie peronów.*

Odbiory robót (częściowe i końcowe) ww. inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. zostały przeprowadzone w terminach wynikających z warunków zawartych umów. Z czynności odbioru robót sporządzane były protokoły, stanowiące podstawę rozliczeń finansowych z wykonawcami robót.

Docelowe wskaźniki osiągnięcia celów budowy systemu ŁKA przez Spółkę oraz PKP PLK S.A. w zakresie wskaźników produktów zostały uzyskane.

3.2.2. Jakość usług przewozowych

1. W celu poprawy wygody podróżnych zakupiony tabor kolejowy wyposażony został m.in. w:

– dodatkowe wysuwane stopnie przy drzwiach wejściowych do pojazdu na wysokości 550 mm, ułatwiające wejście do pojazdu przy peronach pon. 500 mm,
– system klimatyzacji, pracujący na podstawie danych z czujników temperatury oraz z czujników CO_2, (wydajność pracy klimatyzatorów dostosowuje się do ilości pasażerów),
– interkom umożliwiający wezwanie obsługi, biletomat,

[34] Umowa nr 90/101/0051/12/Z/I zawarta w dniu 14 stycznia 2013 r. w Warszawie.

– system informacji pasażerskiej, tj. zewnętrzne tablice relacyjne i wewnętrzne wyświetlacze, na których zamieszczane są informacje dotyczące danego pociągu.

Zdjęcie nr 1
Monitor jako element systemu informacji pasażerskiej

Źródło: Kontrola NIK.

Ponadto w pociągach ŁKA zainstalowane zostały wszystkie urządzenia instalacji sanitarnej (toaleta, umywalka), pracujące w systemie zamkniętym, co uniemożliwiało uwalnianie się substancji szkodliwych dla zdrowia ludzi lub dla środowiska. Ponadto, zastosowany w trakcji elektrycznej taboru system postojowy „parking", umożliwiał szybką zmianę kierunku jazdy na stacji zwrotnej w ciągu 3–5 minut (podczas zmiany kabiny przez maszynistę nie następuje wyłączenie systemu sterowania).

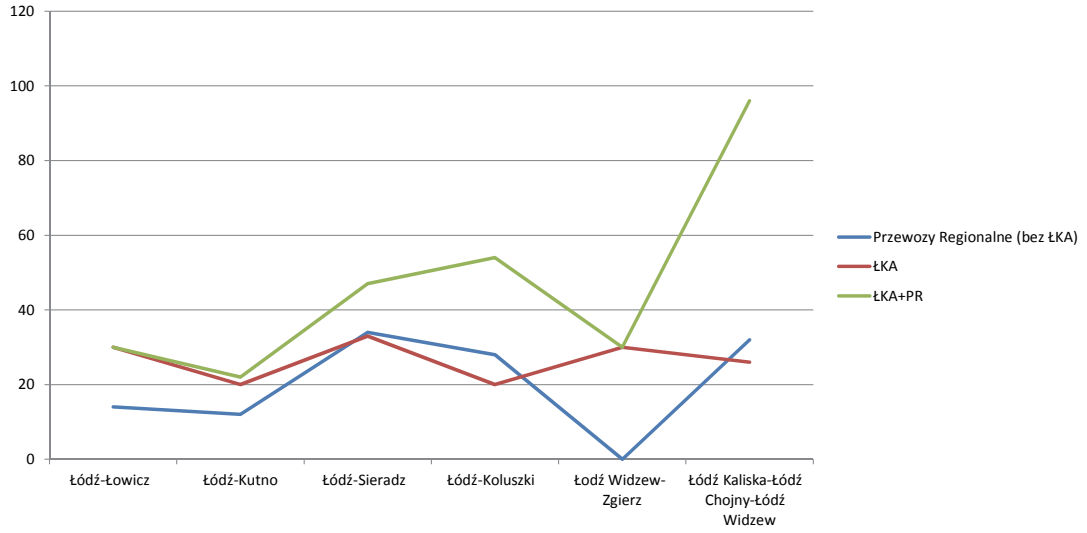
Dla wyeliminowania barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tabor ŁKA został wyposażony w dwa (po jednym na każdą stronę pojazdu) podnośniki (windy) umożliwiające transport wózka inwalidzkiego z każdej wysokości peronu. Dodatkowo pojazdy zostały wyposażone w wysuwany podest na wysokości podłogi (760 mm), który wykorzystywany był przy peronach o tej samej wysokości, co umożliwiało wjazd wózkiem inwalidzkim bezpośrednio z peronu (ta sama wysokość podłogi-podestu) i krawędzi peronowej. Ponadto wewnątrz pociągu wyznaczono specjalne miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich z możliwością zabezpieczenia wózka przed przemieszczaniem się oraz dodatkowo miejsca dla opiekuna osoby niepełnosprawnej.

Ustalenia kontroli wskazują również, że:

– po rozpoczęciu przewozów przez ŁKA, dzięki uruchomieniu nowych składów, liczba kursujących pociągów na poszczególnych trasach uległa zwiększeniu i według stanu na dzień 20 stycznia 2016 r. kształtowała się następująco:
  – na trasie Łódź – Łowicz kursowało 30 pociągów ŁKA, a w okresie przed uruchomieniem ŁKA było 14 pociągów Przewozów Regionalnych,
  – na trasie Łódź – Kutno kursowały 22 pociągi, z tego: 20 pociągów ŁKA i 2 pociągi PR, a w okresie przed uruchomieniem ŁKA kursowało 12 pociągów PR,

– na trasie Łódź – Sieradz kursowało 47 pociągów, z tego: 33 pociągi ŁKA i 14 pociągów PR, w okresie przed uruchomieniem ŁKA kursowały 34 pociągi PR,
– na trasie Łódź – Koluszki kursowało 30 pociągów ŁKA, w okresie przed uruchomieniem ŁKA kursowało 14 pociągów PR,
– na trasie Łódź Widzew – Zgierz kursowało 30 pociągów ŁKA, w okresie wcześniejszym trasa ta nie była obsługiwana przez PR,
– na trasie Łódź Kaliska – Łódź Chojny – Łódź Widzew kursowało 96 pociągów, w tym 26 pociągów ŁKA oraz 32 pociągi PR.

Wykres nr 1
Porównanie oferty (liczby pociągów) przed i po uchronieniu przewozów ŁKA przez Spółkę



Źródło: opracowanie własne NIK, na podstawie ustaleń kontroli.

Niemniej jednak, wyniki pomiaru satysfakcji klienta Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej[35] przeprowadzone na zlecenie Spółki w latach 2014–2015 wskazały, że pomimo wzrostu liczby składów pociągów pasażerowie najgorzej ocenili częstotliwość kursowania pociągów (odpowiednio 19% i 17%). Analiza rozkładów jazdy pociągów ŁKA obowiązujących w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 marca 2016 r. wykazała, że na niektórych trasach (np. Łódź Kaliska-Łowicz Główny, Łódź Kaliska-Kutno i z powrotem) składy te kursowały w odstępie nawet powyżej 2 godz. Pociągi kursujące na terenie m. Łodzi, tj. na trasie Zgierz-Łódź Widzew-Łódź Kaliska i zatrzymujące się na przystankach „osiedlowych"[36] jeździły z częstotliwością powyżej 1 godz.,

– czas przejazdu pociągów na części linii, na których Spółka realizowała przewozy, uległ niewielkiemu skróceniu. Na trasie Łódź Kaliska-Sieradz różnica minimalnego czasu przejazdu wyniosła 7 min., na trasie Łódź Kaliska-Kutno – 3 min, na trasie Łódź Widzew-Zgierz i Łódź Kaliska-Łódź-Widzew – 1 min. Na pozostałych liniach (Łódź Kaliska-Łowicz Główny, Łódź Widzew-Koluszki) czas ten nie uległ skróceniu.

[35] Opracowania z października 2014 r. i listopada 2015 r., badania ankietowe przeprowadzone przez ankieterów łódzkiego Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP na zlecenie Spółki. Badanie w październiku 2014 r. dotyczyło pasażerów podróżujących na trasie Sieradz-Łódź, Łódź Widzew-Zgierz. Badanie w listopadzie 2015 r. dotyczyło podróżujących na trasach: z Łodzi Kaliskiej do Sieradza, Kutna, Łowicza, Łodzi Widzewa i z powrotem oraz z Łodzi Widzewa do Zgierza, Koluszek i z powrotem.

[36] Pociągi zatrzymywały się na stacji: Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Arturówek, Łódź Dąbrowa, Łódź Chojny, Łódź Pabianicka.

Ponadto Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że pomimo szeroko zakrojonych prac kolejowych przyczyniających się do wzrostu komfortu podróżowania, nie został zlikwidowany poważny problem braku bezpośredniego dostępu do dworca kolejowego Łódź Widzew dla pasażerów mieszkających po północnej stronie tego szlaku kolejowego. Wybudowany tunel podziemny nie przebiega bowiem na drugą stronę torów. Zdaniem NIK, taki stan niesie ryzyko niebezpieczeństwa przechodzenia torów przez podróżnych w miejscach niedozwolonych, co grozi zagrożeniem ich zdrowia i życia.

2. W latach 2013–2014 Marszałek Województwa Łódzkiego, Prezes Spółki oraz przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego regionu łódzkiego podpisały porozumienia w zakresie organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na trasach ŁKA na liniach: Łódź Kaliska–Łowicz Główny[37], Łódź Kaliska–Sieradz[38], Łódź–Kutno[39], Łódź–Koluszki[40]. Porozumienia te zobowiązywały partnerów do podjęcia współpracy w celu poprawy komunikacyjnej woj. łódzkiego, w zakresie m.in. organizacji dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy dworcach i przystankach kolejowych, współpracy na rzecz integracji biletowej oraz rozkładów jazdy z ŁKA, tworzenia węzłów integrujących różne środki transportu przy dworcach i przystankach kolejowych.

Z informacji[41], jakie NIK pozyskała od partnerów przedmiotowych porozumień wynika, że nie wszystkie jednostki zapewniły pełną i właściwą realizację tych porozumień. Nie został osiągnięty cel skomunikowania przystanków kolejowych ŁKA z innymi środkami transportu publicznego oraz zapewnienia organizacji dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy dworcach i przystankach kolejowych ŁKA:

- *aktualna lokalizacja przystanku kolejowego w miejscowości Stare Grudze nie zapewniała dostępu po drodze publicznej, nie była również skomunikowana z innymi środkami transportu publicznego. Na terenie gminy Łyszkowice nie zorganizowano dowozu pasażerów do miejsc przesiadkowych i przystanków kolejowych oraz nie zapewniono (do dnia 23 lutego 2016 r.) infrastruktury okołokolejowej, integrującej różne środki transportu, w tym dróg dojazdowych, intermodalnych przystanków, chodników, parkingów, miejsc na rowery oraz przebudowy przystanku osobowego Grudze;*
- *na terenie gminy Witonia, na trasie przejazdu Kutno – Łęczyca – Łódź przystanek komunikacji publicznej zlokalizowany był w odległości ok. 1 km od przystanku kolejowego;*
- *w gminie Andrespol częściowo zapewniono infrastrukturę okołokolejową (miejsca na rowery, chodniki oraz drogi dojazdowe), nie zapewniono natomiast przystanków intermodalnych, w pełni komunikujących środki transportu funkcjonujące na terenie gminy;*
- *na terenie gmin Witonia, Domaniewice i Koluszki nie prowadzono bezpośredniego transportu zbiorowego oraz dowozu osób do stacji PKP. Pasażerowie w tym celu korzystali z prywatnych linii BUS oraz PKS.*
- *Z-ca Burmistrza Miasta Łęczyca poinformował, że Gmina Miasto Łęczyca nie podpisała z Województwem Łódzkim porozumienia w sprawie współpracy dotyczącej organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na trasach ŁKA. NIK zauważa jednak, że porozumienie takie, którego stroną była Gmina Miasto Łęczyca, podpisane zostało w dniu 12 listopada 2014 r. przez Burmistrza Andrzeja Olszewskiego.*

---

37 Porozumienie podpisane w dniu 13 listopada 2013 r. przez przedstawicieli: Województwa Łódzkiego, Spółki, miasta Łódź, miasta Zgierz, gminy Zgierz, miasta gminy Stryków, miasta Głowno, gminy Głowno, Powiatu Zgierskiego, gminy Domaniewice, gminy Łyszkowice, miasta Łowicz, gminy Łowicz i Powiatu Łowickiego.

38 Porozumienie zawarte w dniu 13 listopada 2013 r. pomiędzy: Województwem Łódzkim, Spółką, miastem Łódź, miastem Pabianice, gminą Pabianice, gminą Dobroń, Powiatem Pabianickim, gminą Łask, Powiatem Łaskim, miastem Zduńska Wola, gminą Zduńska Wola, Powiatem Zduńskowolskim, gminą miastem Sieradz, gminą Sieradz i Powiatem Sieradzkim.

39 Porozumienie zawarte w dniu 12 listopada 2014 r. pomiędzy: Województwem Łódzkim, Spółką, miastem Łódź, miastem Zgierz, gminą Zgierz, Powiatem Zgierskim, gminą Parzęczew, miastem gminą Ozorków, gminą Ozorków, miastem gminą Łęczyca, gminą Łęczyca, gminą Witonia, Powiatem Łęczyckim, gminą miastem Kutno, gminą Kutno i Powiatem Kutnowskim.

40 Porozumienie zawarte w dniu 12 listopada 2014 r. pomiędzy: Województwem Łódzkim, Spółką, miastem Łódź, Powiatem Łódzkim Wschodnim, gminą Andrespol i miastem gminą Koluszki.

41 W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK pobrano informacje od wybranych jednostek samorządu terytorialnego.

Ustalenia kontroli wskazują również, że przedstawiciele m. Łowicz, g. Andrespol, Łodzi (Zarząd Dróg i Transportu), g. Stryków nie przeprowadzali analiz i nie posiadali wiedzy, czy i w jakim stopniu wykorzystywany był transport publiczny, mający zapewnić skomunikowanie z przystankami ŁKA. NIK zwraca uwagę, że w sytuacji braku wiedzy o zapotrzebowaniu (i liczbie pasażerów) na uruchomienie i wykorzystanie takich połączeń, utrudnione jest racjonalne organizowanie dowozu podróżnych do miejsc przesiadkowych przy dworcach i przystankach ŁKA.

Podkreślenia wymaga fakt, że jednym z celów budowy ŁKA było zapewnienie użytkownikom łódzkiej kolei aglomeracyjnej pełnej integracji z komunikacją miejską i dostępności do miast regionu łódzkiego oraz poprawa jakości świadczenia usług, również w kontekście założeń i celów do osiągnięcia, określonych w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju kolei w województwie łódzkim.

Marszałek Województwa Łódzkiego nie posiadał bieżących informacji dotyczących zapewnienia skomunikowania przystanków kolejowych z innymi środkami transportu (np. transportu miejskiego) na terenie gmin realizujących przedmiotowe porozumienia. Funkcjonujące w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego przedmiotowe informacje były nieaktualne, gdyż dotyczyły I etapu uzgodnień zadeklarowanych przy zawieraniu tych porozumień (tj. lat 2012–2013), a nie z czasu faktycznej ich realizacji. Pomimo iż z treści porozumień nie wynikają uprawnienia nadzorcze Marszałka wobec pozostałych partnerów, to jednak, zdaniem NIK, koordynacja komunikacji miejskiej z kolejową wymaga bieżącego zaangażowania pracowników Wydziału Transportu Szynowego Departamentu Infrastruktury, do zadań których – w świetle regulaminu organizacyjnego – należy koordynacja przewozów pasażerskich, a w szczególności organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w transporcie kolejowym oraz badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym. W zakresie wymienionych zadań, zdaniem NIK, mieści się efektywne organizowanie i funkcjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich w woj. łódzkim.

3. W dokumentacjach planistycznych przygotowanych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego i funkcjonujących w PKP PLK S.A. założono, że celami inwestycji dotyczącej budowy oraz przebudowy stacji i przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, będą w szczególności poprawa jakości świadczenia usług związanych z przewozem pasażerskim, wzrost komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz poprawa dostępności do centrów miast, również w zakresie jej dostępności dla osób niepełnosprawnych[42]. Ponadto założono, że rozwój kolei w obsłudze aglomeracji łódzkiej będzie możliwy dopiero po spełnieniu określonych warunków polegających m.in. na pełnej integracji z komunikacją miejską oraz obudowie przystanków komunikacją miejską[43].

Wprawdzie w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji, stacje i przystanki kolejowe wyposażone zostały w elementy zwiększające komfort podróżnych, tj. w wiaty przystankowe, oświetlenie, tablice z rozkładem jazdy pociągów, kładki dla pieszych, chodniki, drogi dojazdowe, to jednak, zdaniem NIK, założenia planistyczne nie zostały w pełni osiągnięte. Podmioty uczestniczące w realizacji tej

[42] Studium Wykonalności dla projektu „Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I", opracowane w styczniu 2011 r.

[43] Opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego „Strategia rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim", opracowana w 2008 r. przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Łodzi.

inwestycji – tj. PKP PLK S.A., PKP S.A. oraz miasto Łódź i gmina Zgierz – nie zapewniły bowiem mieszkańcom m. Łodzi i okolic właściwego dostępu do odpowiednich usług przewozowych.

Przeprowadzone w trakcie kontroli oględziny wybranych 9 stacji i przystanków kolejowych[44] (tj. 53% wszystkich stacji i przystanków przebudowywanych lub wybudowanych w ramach inwestycji) wykazały, iż w 7 przypadkach[45] nie zostały one wyposażone w urządzenia informujące (np. przy użyciu megafonów, czy paletowej tablicy informacyjnej) o przyjazdach i odjazdach pociągów i ich opóźnieniach oraz w węzły sanitarne. Większość poddanych oględzinom obiektów dworcowych[46] (7 obiektów) nie była objęta ochroną fizyczną oraz monitoringiem wizyjnym.

Zdjęcie nr 2
Przystanek kolejowy Smardzew – w pobliżu brak przystanków komunikacji miejskiej, węzła sanitarnego oraz informacji dotyczących zmian w rozkładzie jazdy/opóźnień

Źródło: kontrola NIK

[44] W ramach kontroli przeprowadzono oględziny stacji i przystanków kolejowych: 5 – na terenie Łodzi (tj. Łódź Marysin, Łódź Stoki, Łódź Dąbrowa, Łódź Radogoszcz Zachód oraz Łódź Arturówek) oraz 4 – poza m. Łódź (Głowno, Stryków, Glinnik, Smardzew).

[45] Stacja kolejowa Glinnik oraz przystanki kolejowe: Smardzew, Łódź Arturówek, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa.

[46] Stacje w Strykowie i w Głownie objęte były ochroną fizyczną.

Zdjęcie nr 3
Przystanek kolejowy Łódź Marysin – brak parkingu dla samochodów, węzła sanitarnego oraz dostępu do informacji o zmianach w rozkładzie jazdy/opóźnieniach, przystanek komunikacji miejskiej oddalony o 380 m.

Źródło: kontrola NIK

Czynnikiem wpływającym na jakość podróżowania – w aspekcie zapewnienia komfortu podróżnych – był brak w bezpośrednim sąsiedztwie parkingów samochodowych dla pasażerów kolei (5 przypadków[47]). Pomimo iż w założeniach budowane bądź przebudowywane przystanki osobowe miały zapewnić pasażerom jak najlepsze warunki dostępu do komunikacji kolejowej, to jednak nie wszędzie występowały możliwości techniczne wybudowania parkingów, w związku ze specyficznym usytuowaniem przystanku (Łódź Dąbrowa), a także założeniami studialnymi, w ramach których nie zakładano w obrębie przystanków miejsc parkingowych (Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Arturówek[48]).

Niekorzystny – zdaniem NIK w aspekcie mobilności podróżnych – był również brak w pobliżu niektórych obiektów dworcowych innych miejskich środków transportu publicznego (autobusy, tramwaje). Kontrola wykazała bowiem, że odległość 5 obiektów dworcowych (Łódź Marysin, Łódź Arturówek, Łódź Radogoszcz Zachód, Smardzew, Glinnik) od przystanków komunikacji miejskiej (autobusowych/tramwajowych) wahała się w granicach od 160 m (Łódź Arturówek) do 500 m (Łódź Radogoszcz Zachód[49]), dla przystanku kolejowego Łódź Marysin odległość ta wynosiła 380 m[50].

Oględziny wykazały również, że na dwóch stacjach kolejowych (Stryków i Głowno) nie zapewniono udogodnień dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Pomimo, iż przebudowa tych stacji uwzględniała dostosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych

47 Przystanki kolejowe: Łódź Arturówek, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa.

48 Przebudowa tych przystanków realizowana była w ramach zadania „Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz".

49 W przypadku nowobudowanego przystanku Łódź Radogoszcz brak parkingu samochodowego wynikał z braku decyzji dotyczącej terminu realizacji inwestycji związanej z przebudową al. Włókniarzy w Łodzi.

50 Przystanki kolejowe Łódź Marysin, Łódź Arturówek, Łódź Stoki rewitalizowane były w ramach odtworzenia istniejącej infrastruktury linii kolejowej nr 16, a inwestycje „okołoprzystankowe", w tym parkingi dla samochodów nie były w tym projekcie planowane (i realizowane).

z nich korzystających[51] (w zakresie wymogów technicznych pochylni, wysokości poręczy oraz obecności urządzeń dźwigowych), to jednak NIK zwraca uwagę, że potencjalnym – ale i istotnym – utrudnieniem dla podróżnych poruszających się o kulach lub na wózkach inwalidzkich był brak automatycznego otwierania drzwi przy wejściu/wyjściu do budynków stacji. Ustalono, że drzwi wejściowe, jakie zostały zastosowane w budynkach dworcowych były zgodne z pozytywnie zaopiniowanymi i uzgodnionymi projektami budowlanymi i wydanymi na tej podstawie decyzjami pozwoleń na budowę. NIK zwraca uwagę, że zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane[52], obiekt budowlany należy projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowalnych oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zapewniając m.in. niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Ponadto, na terenie stacji w Strykowie nie zadbano o stosowne znaki drogowe[53] bądź inne oznaczenia, które zapobiegałyby parkowaniu samochodów nieuprzywilejowanych w bezpośrednim sąsiedztwie podjazdów dla wózków inwalidzkich. W dniu oględzin podjazd dla wózków inwalidzkich blokowany był przez zaparkowany samochód.

Zdjęcie nr 4
Nieuprzywilejowany samochód, zaparkowany przy podjeździe dla wózków inwalidzkich (wjazd na teren budynku stacji dla wózków inwalidzkich z tyłu budynku)

Źródło: kontrola NIK

Rozmieszczenie przystanków i stacji kolejowych w znacznej odległości od przystanków komunikacji miejskiej oraz bariery architektoniczne dla osób niepełnosprawnych utrudniają szybkie i wygodne „przesiadki" podróżnych jadących z innych miast woj. łódzkiego (i dzielnic Łodzi) na tramwaj i autobus. Zapewnieniu bezpieczeństwa komunikacyjnego

[51] Zgodnie z §§ 98, 100, 103 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 151, poz. 987).

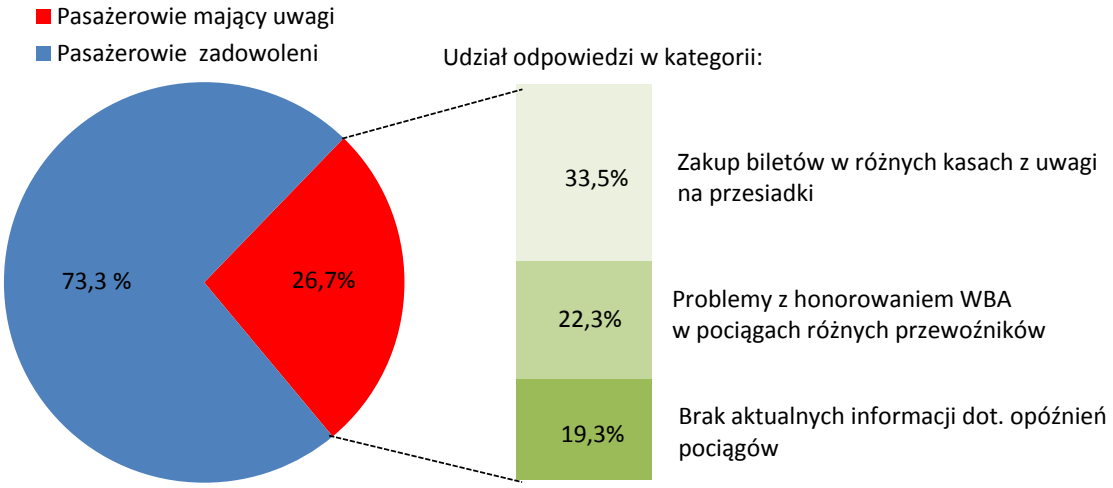
[52] Dz. U. z 2016 r. poz. 290.

[53] B-35 Zakaz postoju i B-36 Zakaz zatrzymywania się.

oraz zapobieżeniu potencjalnym skutkom wandalizmu nie sprzyjał brak monitoringu wizyjnego obszarów przystanków kolejowych, często – co wykazała przedmiotowa kontrola – zlokalizowanych w miejscach odosobnionych. Niedogodności te, zdaniem NIK, zwiększają ryzyko, że system ŁKA nie będzie stanowić atrakcyjnej konkurencji dla transportu indywidualnego. Aby łódzka kolej aglomeracyjna mogła kompleksowo spełniać swoją rolę, dalszych wysiłków organizacyjnych wymaga więc zapewnienie użytkownikom łódzkiej kolei aglomeracyjnej pełnej integracji z komunikacją miejską i dostępności do miast regionu łódzkiego.

Powyższe ustalenia Najwyższej Izby Kontroli potwierdziły wyniki ankiety internetowej[54] przeprowadzonej wśród użytkowników ŁKA. System ŁKA cieszył się największym powodzeniem wśród osób podróżujących pomiędzy miastami woj. łódzkiego (blisko 80%), a tylko niespełna 22% podróżnych wykorzystywało ten środek transportu, przemieszczając się na terenie m. Łodzi. Blisko 1/3 użytkowników korzystała regularnie z usług tego przewoźnika, dojeżdżając do szkoły, czy do pracy. Większość respondentów (73,3%) nie zgłosiła uwag do organizacji przewozów ŁKA, natomiast te zgłoszone przez ankietowanych (26,7%) dotyczyły w szczególności: konieczności zakupu biletów w różnych kasach z uwagi na „przesiadki" podczas podróżowania pociągami różnych przewoźników (33,5%) oraz problemów z honorowaniem Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego w pociągach różnych przewoźników (22,3%):

Wykres nr 2
Stopień zadowolenia pasażerów z organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną

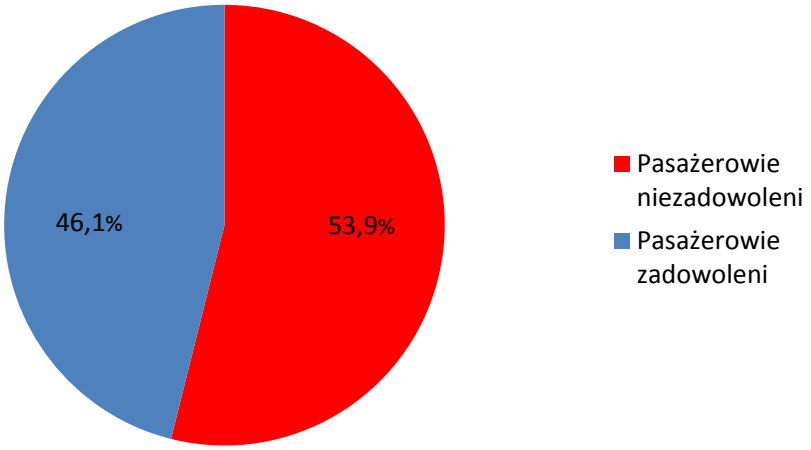


Źródło: Opracowanie własne NIK (pełne dane dotyczące wyników ankiet przedstawione zostały w załączniku nr 1 do niniejszej informacji o wynikach kontroli).

W zakresie funkcjonowania ŁKA, mankamentem dla podróżnych była w szczególności niska częstotliwość kursowania pociągów, na co zwróciło uwagę 53,9% ankietowanych.

[54] W okresie od 25 stycznia 2016 r. do 29 lutego 2016 r. na portalu Facebook oraz na stronach internetowych 14 miast woj. łódzkiego zamieszczona była ogólnodostępna, anonimowa ankieta skierowana do użytkowników łódzkiej kolei aglomeracyjnej. Dotyczyła ona funkcjonowania ŁKA, a jednym z ocenianych obszarów było zapewnienie sprawnego i komfortowego przejazdu. Uzyskano 1127 wypełnionych ankiet.

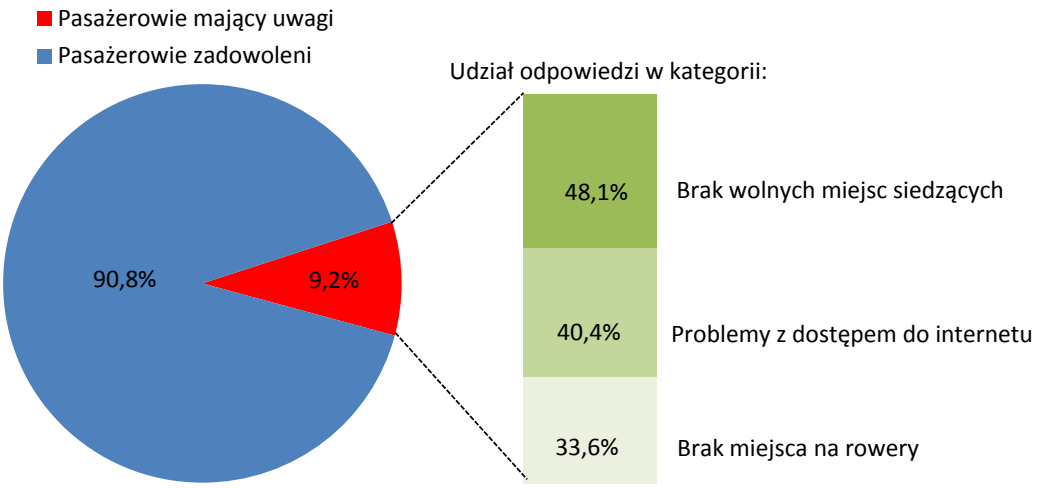
Wykres nr 3
Częstotliwość kursowania pociągów



Źródło: Opracowanie własne NIK (pełne dane dotyczące wyników ankiet przedstawione zostały w załączniku nr 1 do niniejszej informacji o wynikach kontroli).

Oceniając komfort podróżowania, 94,9% respondentów było zadowolonych z punktualności pociągów, a 91,2% z dostosowania składów i peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zwrócili oni jednocześnie uwagę na brak wolnych miejsc siedzących w pociągu (48,1%), problemy z dostępem do internetu (40,4%) oraz brak miejsca na rowery, duży bagaż i wózki dziecięce (33,6%).

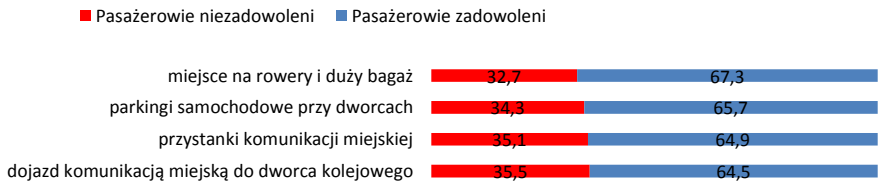
Wykres nr 4
Stopień zadowolenia pasażerów ŁKA z komfortu podróży łódzką koleją aglomeracyjną



Źródło: Opracowanie własne NIK (pełne dane dotyczące wyników ankiet przedstawione zostały w załączniku nr 1 do niniejszej informacji o wynikach kontroli).

Zdaniem podróżnych, przystanki kolejowe wystarczająco wyposażone były w drogi dojazdowe (niemal 80%) i chodniki (82,4%). Natomiast 34,3% użytkowników ŁKA uważała, że niewystarczająca jest dostępność parkingów, a 35,1% podróżnych – przystanków komunikacji miejskiej (MPK, PKS). Problemem był również dojazd komunikacją miejską do dworców/przystanków kolejowych (35,5%).

Wykres nr 5
Ocena kompletności wyposażenia pociągów i przystanków kolejowych



Źródło: Opracowanie własne NIK (pełne dane dotyczące wyników ankiet przedstawione zostały w załączniku nr 1 do niniejszej informacji o wynikach kontroli).

3.2.3. Zagrożenia prawidłowego funkcjonowania i rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Najważniejszy – z punktu widzenia badanego obszaru – podmiot, tj. Marszałek Województwa Łódzkiego w ograniczonym zakresie sprawował nadzór nad działalnością Spółki w zakresie finansowania bieżących zadań dotyczących publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym oraz rzetelnego rozliczania przekazanych środków finansowych na realizację obowiązku świadczenia usług przewozowych. Ponadto, Marszałek Województwa Łódzkiego nie określił w sposób formalny i skonkretyzowany planów dalszego rozwoju systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej, po zamknięciu I etapu przedmiotowego przedsięwzięcia.

1. W okresie objętym kontrolą podstawą finansowania bieżącego funkcjonowania spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. były umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym:

– zawarta w dniu 9 czerwca 2014 r.[55] i obowiązująca do 31 grudnia 2015 r. (umowa przewozowa)

– zawarta w dniu 31 grudnia 2015 r. i obowiązująca do 31 grudnia 2028 r.

Marszałek, a następnie Wicemarszałek Województwa Łódzkiego zawierając umowy ze Spółką, zobowiązali się wypłacać na rzecz Spółki w postaci rekompensat różnice pomiędzy poniesionymi kosztami a uzyskanymi przychodami, finansując tym samym deficyt z tytułu realizacji przewozów kolejowych.

Przyjęty mechanizm finansowania usług polegał na zaliczkowym wypłacaniu Spółce miesięcznych transz rekompensat, w oparciu m.in. o planowane koszty świadczenia usług Spółki oraz szacunkowe przychody. W efekcie zastosowanego systemu, za okres od 15 czerwca 2014 r. do 31 grudnia 2014 r. Marszałek Województwa Łódzkiego – do końca I półrocza 2016 r. – nie przekazał należnej Spółce rekompensaty w wysokości 4.837.094,93 zł[56], a Spółka wykazała stratę na działalności operacyjnej w wysokości 6.526.812,62 zł. Kwota należnej rekompensaty została wymieniona w uchwale Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie pokrycia straty Spółki za rok obrotowy 2014, co sugeruje przyjęcie jej rozliczenia za 2014 r. Przeprowadzona za okres od 15 czerwca 2014 r. do 31 grudnia 2014 r. kontrola finansowa rekompensaty (zakończona 29 czerwca 2015 r.), ustalająca ostateczną kwotę podlegającą wypłacie na rzecz Spółki wykazała, że należna Spółce rekompensata

[55] Umowa zawarta pomiędzy Województwem Łódzkim a Spółką, na okres od 15 czerwca 2014 r. do 14 czerwca 2015 r. Aneksem nr 2 z dnia 26 marca 2015 r. określono, że umowa obowiązywać będzie w okresie od 15 czerwca 2014 r. do 31 grudnia 2015 r.

[56] Kwota rekompensaty ustalona w wyniku przeprowadzonej kontroli finansowej realizacji umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, w okresie od 15 czerwca 2014 r. do 31 grudnia 2014 r.

za 2014 r. w kwocie 4.837.094,93 zł zostanie pomniejszona o kwotę 300.600 zł, którą Spółka otrzymała w styczniu 2015 r. z tytułu dotacji z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi i wyniesie 4.536.495 zł[57]. Pismem z dnia 11 sierpnia 2015 r. Marszałek Województwa Łódzkiego poinformował Prezesa Spółki o wysokości zaległej rekompensaty (4.536.495 zł) i zobowiązał się do jej przekazania do 30 czerwca 2016 r. Wyniki kontroli wykazały jednak, że kwota ta nie została wypłacona w terminie wskazanym w przedmiotowym piśmie, pomimo iż Zarząd Województwa Łódzkiego działający jako Walne Zgromadzenie Wspólników Spółki przyjął rozliczenie rekompensaty. Z informacji przekazanych przez Marszałka Województwa Łódzkiego po zakończeniu kontroli (pismo z dnia 11 lipca 2016 r.) wynika, że Marszałek zobowiązał się do wypłaty zaległej rekompensaty w dwóch transzach: I – w wysokości 2.000.000 zł do dnia 11 lipca 2016 r., II – w wysokości 2.837.094,93 zł do dnia 30 września 2016 r.

Z umowy przewozowej (punkt 6.7) wynika, że organizator (Marszałek Województwa Łódzkiego) po przyjęciu rozliczenia rocznego rekompensaty, zweryfikowanego przez niezależnego audytora oraz po podjęciu stosownej uchwały przez Sejmik Województwa Łódzkiego zobowiązuje się w terminie 7 dni wypłacić odpowiednią należną kwotę.

Marszałek Województwa Łódzkiego w sprawie przyczyn niewypłaconej w pełnej wysokości rekompensaty z tytułu wykonanych usług (co m.in. wpłynęło na stratę na działalności Spółki) wyjaśnił, że rekompensata w latach 2014–2015 wypłacana była przez organizatora na podstawie zawartej umowy nr 11/2014/IFIV z dnia 9 czerwca 2014 r. zgodnie z przyjętym w umowie harmonogramem. Na podstawie pkt 6.7.11 ww. umowy, w przypadku, gdy z rozliczenia rocznego rekompensaty zweryfikowanego przez niezależnego audytora wynika, że w danym roku Spółce została wypłacona niedostateczna rekompensata, tj. kwota niższa niż wynikająca z ustaleń audytu, zgodnie z zasadami zawartymi w umowie, organizator zobowiązany jest do wypłaty kwoty należnej.

Realizacja mechanizmu finansowania systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej była w praktyce uzależniona od możliwości finansowych budżetu województwa łódzkiego, czego przejawem było przekazanie kwoty niższej od należnej.

2. W zakresie finansowania zadań dotyczących publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym oraz rzetelnego rozliczania przekazanych środków finansowych na realizację obowiązku świadczenia usług przewozowych, Marszałek Województwa Łódzkiego nie zadbał o wprowadzenie mechanizmów weryfikowania rodzajów kosztów ponoszonych przez Spółkę. Przyjęty system sprawozdawczy oraz sposób rozliczeń (na podstawie umowy przewozowej) nie dostarczał pełnej i bieżącej informacji na temat rodzaju ponoszonych kosztów, co powodowało, że przedmiotowe informacje napływały do Urzędu Marszałkowskiego wraz z rocznym sprawozdaniem finansowym (będącym przedmiotem analizy audytora), rozliczającym roczną rekompensatę, które składane było – według warunków umowy – w kwietniu roku następnego po okresie rozliczeniowym, którego rozliczenie to dotyczy. Szczegółowa analiza miesięcznych wniosków o wypłatę rekompensat wykazała, że zawierały one jedynie wnioskowaną kwotę, bez wyszczególnienia rodzaju kosztów oraz okres, jakiego dotyczy dany wniosek, stawkę rekompensaty do 1 pociągokilometra wyrażoną w złotych i wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażoną w pociągokilometrach.

[57] Roczne rozliczenie umowy przewozowej wykazało, iż tytułem rekompensaty za 2014 r. Spółka otrzymała kwotę 5.584.677 zł, a wartość zweryfikowanej, na podstawie kontroli kosztów i przychodów rekompensaty dla Spółki wyniosła 10.121.172 zł.

Ustalenia kontroli wskazują ponadto, że Prezes Spółki nie przekazywał Marszałkowi Województwa Łódzkiego miesięcznych informacji na temat wykonanych przez nią usług, pomimo iż obowiązek ten wynikał z postanowień umowy przewozowej (pkt 6.5.3 umowy). Marszałek natomiast nie podejmował konkretnych działań, by te sprawozdania od Spółki egzekwować.

3. W latach 2014–2015 Spółka zawarła umowy na czas określony z PKP Energetyka S.A. na sprzedaż energii elektrycznej (zwanej „energią trakcyjną") i usług dystrybucji tej energii, na potrzeby działalności przewozowej pociągów ŁKA. W tym okresie Spółka rozliczała się w sposób ryczałtowy, na podstawie zawartych ww. umów, a nie z faktycznego zużycia tej energii, pomimo iż zakupiony nowy tabor kolejowy wyposażony był w liczniki energii elektrycznej.

Kontrola wykazała, że Prezes Spółki nie podjął wystarczających działań mających na celu określenie, która z form rozliczania zużytej energii trakcyjnej – ryczałtowa według zawartych umów, czy faktycznego poboru energii na podstawie liczników zużycia – jest bardziej racjonalna i oszczędna, pomimo iż składy ŁKA, w których zamontowano takie liczniki kursują od czerwca 2014 r.

Prezes Zarządu stwierdził, że w przypadku, gdyby obecne rozliczenia były rażąco dla Spółki niekorzystne, Spółka niezwłocznie przystąpi do negocjacji z dostawcą energii.

W ocenie NIK, postępowanie takie jest przejawem zbyt małej troski o wynik ekonomiczny Spółki, tym bardziej, że zakup energii elektrycznej stanowi faktyczny czynnik kosztów i należy go optymalizować. Ponadto dla racjonalnego wydatkowania środków publicznych wskazanym byłoby posiadanie – po dwóch latach kursowania pociągów – bardziej szczegółowej wiedzy w tym zakresie. Umożliwi to tym samym zasadność wydatkowania środków finansowych na ten cel. Istnieje bowiem ryzyko powstania nieuzasadnionych kosztów.

W kontekście powyższego należy zauważyć, że Marszałek Województwa Łódzkiego przekazując kwoty rekompensaty i następnie ją rozliczając, nie miał wiedzy co do zasadności ponoszonych kosztów za zakup energii. Do rozliczenia rekompensaty przyjmował bowiem dane przedstawione przez przewoźnika, bez rzetelnego ich potwierdzenia.

4. Zaangażowanie Marszałka Województwa Łódzkiego oraz Prezesa spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. w prace związane z zarządzaniem przewozami kolejowym w województwie łódzkim było ograniczone.

Wyniki kontroli wykazały, że w Spółce nie dysponowano informacjami, czy działalność Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przyczyniła się do zwiększenia efektywności całego systemu transportu publicznego w regionie. NIK nie podziela stanowiska dyrektora handlowego Spółki, że dokonanie takiej analizy wymaga materiałów dostępnych na poziomie organizatora systemu transportu publicznego, tj. Samorządu Województwa Łódzkiego, bowiem zgodnie z Aktem Założycielskim Spółki, powołanie spółki miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim oraz prawidłowe jego funkcjonowanie.

Służby Marszałka Województwa Łódzkiego, tj. organizatora przewozów regionalnych nie przeprowadzały analiz i wyliczeń oraz nie dysponowały wiedzą w zakresie zapotrzebowania (i liczbie pasażerów) na uruchomienie i wykorzystanie połączeń ŁKA z transportem publicznym, pomimo iż obowiązek ten nałożony został regulaminem organizacyjnym na Wydział Transportu Szynowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego (zagadnienie to szerzej opisane zostało w rozdziale 3.2.2 niniejszej informacji o wynikach kontroli).

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że w sytuacji braku przedmiotowych wyliczeń i analiz utrudnione jest rzetelne określenie stopnia osiągnięcia nadrzędnych celów rozwoju systemu transportu, jakim jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej woj. łódzkiego i efektywności sektora transportowego, poprzez m.in. poprawę jakości świadczenia usług związanych z przewozem pasażerskim i polepszenie dostępności do centrów miast, w tym dla osób niepełnosprawnych. Ponadto, w kontekście uzasadnionego wydatkowania finansów publicznych wskazanym było posiadanie bardziej szczegółowej wiedzy tym zakresie.

5. Na dzień zakończenia czynności kontrolnych Samorząd Województwa Łódzkiego nie określił jeszcze w sposób formalny planów rozwoju systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej pod względem liczby i częstotliwości kursowania pociągów oraz źródła finansowania tego rozwoju (za wyjątkiem środków z UE). Jak wynika z wyjaśnienia Marszałka Województwa, planowany rozwój spółki „Łódzka Kolej Aglomeracyjna" Sp. z o.o. uzależniony będzie od ilości taboru, jakim Spółka będzie dysponować. Pozyskanie nowego taboru planowane jest przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej. Na rozwój spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. ma wpływ wynik procesu restrukturyzacji w Spółce „Przewozy Regionalne" Sp. z o.o., determinujący ostateczny kierunek rozwoju ŁKA.

W ocenie NIK, ciężar związany z zapewnieniem długoterminowego finansowania i brak wspólnej wizji na dalszy rozwój systemu ŁKA – poprawiającego skomunikowanie aglomeracji łódzkiej – niesie ryzyko ograniczenia spójności i efektywności jego wdrażania, pomimo iż idea powstania i rozwoju tego systemu była ekonomicznie i społecznie uzasadniona.

4 INFORMACJE DODATKOWE

4.1 Przygotowanie kontroli

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 15 grudnia 2015 r. do 13 maja 2016 r. przez Delegaturę NIK w Łodzi. Doboru jednostek do kontroli dokonano w sposób celowy, biorąc pod uwagę podmioty odpowiedzialne za przygotowanie, finansowanie, realizację i nadzór nad funkcjonowaniem systemu kolei aglomeracyjnej w województwie łódzkim.

Przedmiotowa kontrola nie była poprzedzona innymi kontrolami NIK obejmującymi problematykę funkcjonowania systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej.

4.2 Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

W toku kontroli zasięgano informacji w 18 jednostkach nieobjętych kontrolą[58], głównie w miastach i gminach regionu łódzkiego w sprawach realizacji porozumień zawartych pomiędzy tymi jednostkami a przedstawicielami władz Samorządu Województwa Łódzkiego w sprawie poprawy dostępności komunikacyjnej miast i gmin poprzez uruchomienie łódzkiej kolei aglomeracyjnej oraz w sprawie wprowadzenia specjalnej zintegrowanej oferty taryfowej pod nazwą Wspólny Bilet Aglomeracyjny.

Do kierowników skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny, uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Z uwagi na fakt, że Marszałek Województwa Łódzkiego jest odpowiedzialny za realizację zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym i ich finansowanie, **w wystąpieniu pokontrolnym adresowanym do Marszałka Województwa Łódzkiego** NIK sformułowała wniosek o charakterze systemowym dotyczący monitorowania procesu skomunikowania przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z innymi środkami transportu oraz zapewnienie udogodnień dla osób niepełnosprawnych. Jednocześnie NIK wniosła o konieczność zapewnienia bieżącego gromadzenia danych o uzyskanych przychodach i poniesionych kosztach organizacji publicznych przewozów kolejowych oraz rejestrowania zobowiązań z tytułu rekompensat.

Najwyższa Izba Kontroli nie sformułowała natomiast wniosków pokontrolnych, o których mowa w art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK[59], z uwagi na brak stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości.

Do Prezesa spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. NIK wniosła o dokonywanie rozliczeń rekompensat zgodnie z rozporządzeniem (WE) Nr 1370/2007, ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz umową zawartą pomiędzy Województwem Łódzkim a Spółką o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.

W wystąpieniu pokontrolnym **skierowanym do Prezesa PKP PLK S.A**. Najwyższa Izba Kontroli nie formułowała wniosków pokontrolnych.

Z nadesłanych odpowiedzi o sposobie wykorzystania ocen, uwag i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych NIK wynika, że kierownicy jednostek kontrolowanych zrealizowali część wniosków pokontrolnych (3 wnioski), jak również podjęli działania w celu wyeliminowania nieprawidłowości i ich realizacji (1 wniosek).

---

58 W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.

59 Kontroler przygotowuje wystąpienie pokontrolne, które zawiera uwagi i wnioski w sprawie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości (art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK)

5.1. Wyniki ankiety skierowanej do użytkowników systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej (ankieta internetowa)

Odpowiedzi udzielone przez wszystkich użytkowników ŁKA:	Liczba	Procent (%)
1. W jakim zakresie (na jakiej trasie) korzysta Pani/Pan z łódzkiej kolei aglomeracyjnej?	**1127**	**100**
na terenie m. Łódź (na linii: Łódź Widzew-Łódź Kaliska, Łódź Widzew-Łódź Arturówek, Łódź Kaliska-Łódź Radogoszcz)	244	21,65
w okolicach Łodzi (na linii: Łódź-Kutno, Łódź-Łowicz, Łódź-Sieradz, Łódź-Koluszki, Łódź-Skierniewice)	883	78,35
2. Jak często korzysta Pani/Pan z usług przewozów łódzkiej kolei aglomeracyjnej?	**1127**	**100**
regularnie (dojazd do szkoły, pracy, itp.)	340	30,17
średnio raz w tygodniu	239	21,21
1–2 razy w miesiącu	301	26,71
rzadziej niż 1 na miesiąc	247	21,92
3. Czy ma Pani/Pan uwagi pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?	**1127**	**100**
Tak	301	26,71
Nie	826	73,29
jeśli tak to: J**akiego rodzaju uwagi ma Pani/Pan pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?**	-	-
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. cen biletów i oferty taryfowej	57	18,94
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. opóźnień pociągów	58	19,27
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. rozkładu jazdy	43	14,29
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. prac torowych	26	8,64
· problemy z honorowaniem Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego w pociągach różnych przewoźników	67	22,26
· konieczność zakupu biletów w różnych kasach z uwagi na „przesiadki" podczas podróżowania pociągami różnych przewoźników	101	33,55
· inne	185	61,46
4. Czy zadowala Panią/Pana funkcjonowanie łódzkiej kolei aglomeracyjnej pod względem?	-	-
częstotliwości kursowania pociągów TAK/NIE	520/607	46,14/53,86
punktualności pociągów TAK/NIE	1070/57	94,94/5,05
dostosowania składów i peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych TAK/NIE	1028/99	91,22/8,78
dojazdu komunikacja miejską do dworca kolejowego TAK/NIE	727/400	64,51/35,49

5. Czy ma Pani/Pan uwagi do komfortu podróży łódzka koleją aglomeracyjną?	1127	100
Tak	104	9,23
Nie	1023	90,77
jeśli Tak to: Czego dotyczą uwagi	-	-
· brak wolnych miejsc siedzących	50	48,08
· zbyt wysoki poziom hałasu	18	17,31
· niezachowana czystość w pociągach	24	23,08
· problemy z dostępem do internetu	42	40,38
· brak miejsca na rowery, duży bagaż, wózki dziecięce	35	33,65
· inne	33	31,73
6. Czy Pani/Pana zdaniem przystanki kolejowe są wystarczająco wyposażone w:	**-**	**-**
drogi dojazdowe TAK/NIE	898/229	79,68/20,32
parkingi TAK/NIE	740/387	65,66/34,33
miejsca dla rowerów TAK/NIE	758/369	67,26/32,74
Chodniki TAK/NIE	929/198	82,43/17,57
przystanki komunikacji miejskiej (MPK, PKS) TAK/NIE	731/396	64,86/35,14

Odpowiedzi udzielone przez podróżnych korzystających z ŁKA na terenie m. Łodzi		
	Liczba	**Procent (%)**
1. Jak często korzysta Pani/Pan z usług przewozów łódzkiej kolei aglomeracyjnej?	244	100
regularnie (dojazd do szkoły, pracy, itp.)	74	30,33
średnio raz w tygodniu	43	17,62
1-2 razy w miesiącu	66	27,05
rzadziej niż 1 na miesiąc	61	25,00
2. Czy ma Pani/Pan uwagi pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?	244	100
Tak	95	38,93
Nie	149	61,07
jeśli tak to: Jakiego rodzaju uwagi ma Pani/Pan pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?	-	-
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. cen biletów i oferty taryfowej	16	16,84
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. opóźnień pociągów	23	24,21
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. rozkładu jazdy	18	18,95
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. prac torowych	11	11,58
· problemy z honorowaniem Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego w pociągach różnych przewoźników	24	25,26
· konieczność zakupu biletów w różnych kasach z uwagi na „przesiadki" podczas podróżowania pociągami różnych przewoźników	37	38,95
· inne	56	58,95

3. Czy zadowala Panią/Pana funkcjonowanie łódzkiej kolei aglomeracyjnej pod względem?	-	-
częstotliwości kursowania pociągów TAK/NIE	84/160	34,43/65,57
punktualności pociągów TAK/NIE	225/19	92,21/7,78
dostosowania składów i peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych TAK/NIE	222/22	90,98/9,02
dojazdu komunikacja miejską do dworca kolejowego TAK/NIE	130/114	53,28/46,72
4. Czy ma Pani/Pan uwagi do komfortu podróży łódzka koleją aglomeracyjną ?	**244**	**100**
Tak	22	9,02
Nie	222	90,98
jeśli Tak to: Czego dotyczą uwagi	-	-
· brak wolnych miejsc siedzących	12	54,55
· zbyt wysoki poziom hałasu	5	22,73
· niezachowana czystość w pociągach	7	31,82
· problemy z dostępem do internetu	12	54,55
· brak miejsca na rowery, duży bagaż, wózki dziecięce	9	40,91
· inne	6	27,27
5. Czy Pani/Pana zdaniem przystanki kolejowe są wystarczająco wyposażone w:	**-**	**-**
drogi dojazdowe TAK/NIE	161/83	65,98/34,02
parkingi TAK/NIE	112/132	45,90/54,10
miejsca dla rowerów TAK/NIE	154/119	63,11/48,77
Chodniki TAK/NIE	195/49	79,92/20,08
przystanki komunikacji miejskiej (MPK, PKS) TAK/NIE	120/124	49,18/50,82

Odpowiedzi udzielone przez podróżnych korzystających z ŁKA w okolicach Łodzi:		
	Liczba	**Procent (%)**
1. Jak często korzysta Pani/Pan z usług przewozów łódzkiej kolei aglomeracyjnej?	883	100
regularnie (dojazd do szkoły, pracy, itp.)	266	30,12
średnio raz w tygodniu	196	22,20
1-2 razy w miesiącu	235	26,61
rzadziej niż 1 na miesiąc	186	21,06
2. Czy ma Pani/Pan uwagi pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?	883	100
Tak	206	23,33
Nie	677	76,67
jeśli tak to: Jakiego rodzaju uwagi ma Pani/Pan pod adresem organizacji przewozów łódzką koleją aglomeracyjną?	-	-
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. cen biletów i oferty taryfowej	41	19,90
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. opóźnień pociągów	35	16,99
· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. rozkładu jazdy	25	12,14

· brak ogólnodostępnych, aktualnych i rzetelnych informacji dot. prac torowych	15	7,28
· problemy z honorowaniem Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego w pociągach różnych przewoźników	43	20,78
· konieczność zakupu biletów w różnych kasach z uwagi na „przesiadki" podczas podróżowania pociągami różnych przewoźników	64	31,07
· inne	129	62,62
3. Czy zadowala Panią/Pana funkcjonowanie łódzkiej kolei aglomeracyjnej pod względem?	-	-
częstotliwości kursowania pociągów TAK/NIE	436/447	49,38/50,62
punktualności pociągów TAK/NIE	845/38	95,70/4,30
dostosowania składów i peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych TAK/NIE	806/77	91,28/8,72
dojazdu komunikacja miejską do dworca kolejowego TAK/NIE	597/286	67,61/32,39
4. Czy ma Pani/Pan uwagi do komfortu podróży łódzka koleją aglomeracyjną ?	883	100
Tak	82	9,29
Nie	801	90,71
jeśli Tak to: Czego dotyczą uwagi	-	-
· brak wolnych miejsc siedzących	38	46,34
· zbyt wysoki poziom hałasu	13	15,85
· niezachowana czystość w pociągach	17	20,73
· problemy z dostępem do internetu	30	36,59
· brak miejsca na rowery, duży bagaż, wózki dziecięce	26	31,71
· inne	27	32,93
5. Czy Pani/Pana zdaniem przystanki kolejowe są wystarczająco wyposażone w:	-	-
drogi dojazdowe TAK/NIE	737/146	83,47/16,53
parkingi TAK/NIE	628/255	71,12/28,88
miejsca dla rowerów TAK/NIE	604/279	68,40/31,60
Chodniki TAK/NIE	734/149	83,13/16,87
przystanki komunikacji miejskiej (MPK, PKS) TAK/NIE	611/272	69,20/30,80

5.2. Stan prawny dotyczący kontrolowanej działalności

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady funkcjonowania samorządu województwa jest ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa[60] (ustawa o samorządzie województwa). Stosownie do art. 14 ust. 1 pkt 10 tej ustawy, samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej[61] (ugk) w art. 9 ust.1 przewiduje, że jednostki samorządu terytorialnego mogą tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także mogą przystępować do takich spółek. Uszczegółowienie tej zasady znajduje się m.in. w ustawie o samorządzie województwa (art. 13 ust. 1 i 2). Poza sferą użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i spółki akcyjne oraz przystępować do nich, jeżeli działalność spółek polega na wykonywaniu czynności promocyjnych, edukacyjnych i wydawniczych, służących rozwojowi województwa.

Do wnoszenia wkładów oraz obejmowania udziałów i akcji w spółkach z udziałem samorządu województwa stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych[62] (Ksh) oraz przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny[63], z zastrzeżeniem przepisów ustawy o samorządzie województwa.

W spółkach z o.o. z udziałem samorządu województwa funkcjonują: zarząd spółki (art. 201–211 Ksh), zgromadzenie wspólników (art. 227–254 Ksh) oraz rada nadzorcza (art. 213–222 Ksh).

W jednoosobowych spółkach jednostek samorządu terytorialnego funkcję zgromadzenia wspólników (walnego zgromadzenia) pełnią organy wykonawcze tych jednostek, tj. w przypadku województwa – zarząd województwa. Kompetencje zgromadzenia wspólników określa umowa spółki oraz przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (art. 227–254).

Zakres praw i obowiązków członków zarządu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością statuują przepisy art. 201–211 Ksh. Bezpośredni nadzór nad działalnością spółek z udziałem województwa sprawują rady nadzorcze, powoływane obligatoryjnie w każdej spółce z udziałem jednostki samorządu terytorialnego. Obowiązek powołania rad nadzorczych w spółkach z udziałem samorządu województwa wynika z art. 10a ugk. Ogólne ramy tego nadzoru unormowane są w Ksh (art. 213–222). Brak powołania rady nadzorczej w umowie spółki skutkować powinien odmową rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym, z uwagi na niezgodność umowy z przepisami prawa.

Szczególne zasady dotyczą również osób, które mogą być powołane do rad nadzorczych. Członków rad nadzorczych reprezentujących województwo, powołuje się uchwałą zgromadzenia wspólników spośród osób, które złożyły egzamin, o którym mowa w art. 12 ust. 2 **ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji[64]**, a warunki, jakie powinni spełniać kandydaci na członków rad nadzorczych, zakres obowiązujących tematów szkoleń i egzaminów, tryb powoływania komisji egzaminacyjnej, składania egzaminów oraz warunki, w jakich kandydat może być zwolniony z obowiązku składania egzaminu określa **rozporządzenie Rady Ministrów**

[60] Dz.U. z 2016 r. poz. 486.
[61] DZ.U. z 2016 r. poz.573.
[62] Dz.U. z 2013 r. poz. 1030, ze zm.
[63] Dz.U. z 2016 r. poz. 380.
[64] Dz.U. z 2015 r. poz. 747.

z dnia 7 września 2004 r. w sprawie szkoleń i egzaminów dla kandydatów na członków rad nadzorczych spółek, w których Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem[65].

Ograniczenia w zakresie wysokości wynagrodzenia, dotyczące m.in., członków zarządów i rad nadzorczych spółek z udziałem samorządu województwa, zostały określone w ustawie z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi[66] (ustawa o wynagradzaniu lub ustawa kominowa). Ustawa ma zastosowanie m.in. do jednoosobowych spółek prawa handlowego utworzonych przez województwo. W art. 8 ustawy określono maksymalne wysokości miesięcznego wynagrodzenia dla osób wymienionych w art. 2 ustawy, które nie może przekroczyć:

– dla prezesów, wiceprezesów i członków zarządów oraz głównych księgowych w jednoosobowej spółce województwa – sześciokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego,
– dla członków rad nadzorczych – jednego miesięcznego wynagrodzenia.

Art. 4 ust.1 ustawy o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi stanowi, że jedna osoba może być członkiem rady nadzorczej tylko w jednej spośród spółek, o których mowa w art. 1 pkt 4, 6 i 7. Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy kominowej, członkom zarządów spółek, rad nadzorczych, komisji rewizyjnych i głównym księgowym, niezależnie od podstawy nawiązania stosunku pracy mogą być przyznane świadczenia dodatkowe. Maksymalna wartość świadczeń dodatkowych przyznanych w ciągu roku nie może przekroczyć dwunastokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia przyjętego dla ustalenia wynagrodzenia miesięcznego tych osób (art. 11 ust. 1 i 2). **Wykaz świadczeń dodatkowych, które mogą być przyznane osobom kierującym niektórymi podmiotami prawnymi oraz tryb ich przyznawania określa rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 2003 r.**[67].

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach określa ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (ustawa o transporcie kolejowym) w art. 1 pkt 5. Przepisy art. 4 definiują m.in. infrastrukturę kolejową[68], linie kolejowe, linie kolejowe o znaczeniu państwowym[69]. Zarządca infrastruktury zarządza infrastrukturą kolejową oraz zapewnia jej modernizację i rozwój (art. 5 ust. 2).

Szczegółowy sposób i tryb finansowania inwestycji z budżetu państwa, w tym określania wysokości kwot dotacji w kolejnych latach realizacji inwestycji określa – wydane na podstawie

---

65 Dz.U. z 2004 r. Nr 198, poz. 2038, ze zm.

66 Dz.U z 2015 r. poz. 2099.

67 W sprawie szczegółowego wykazu świadczeń dodatkowych, które mogą być przyznane osobom kierującym niektórymi podmiotami prawnymi, oraz trybu ich przyznawania – Dz.U. z 2003 r. Nr 14, poz. 139.

68 Stosownie do art. 15 ust. 4a ww. ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP – PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostała infrastrukturą kolejową określoną w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętymi pod nie gruntami.

69 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U z 2013 r. poz. 569) określa wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe. Poprzednio obowiązywały rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. (Dz. U. z 2010 r. Nr 164, poz. 1110) oraz z dnia 20 marca 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 61, poz. 412).

art. 134 ustawy o finansach publicznych[70] (ufp) – **rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa[71].** Stosownie do § 4 – dysponenci mogą podjąć decyzję o ujęciu finansowania inwestycji ze środków budżetu państwa w materiałach do projektu ustawy budżetowej w zakresie inwestycji budowlanych. W § 6 ust. 1 określono warunki, jakie muszą być spełnione do uzyskania dofinansowania ze środków budżetu państwa, m.in. w zakresie posiadania przez inwestora uzgodnionego z dysponentem programu inwestycji (którego części składowe wyszczególniono w pkt 1). Dysponent uruchamia środki budżetu państwa, uwzględniając harmonogram, o którym mowa w art. 147 ust. 1 ustawy o finansach publicznych (§ 10 ust. 2). Inwestor – stosownie do § 16 – po zakończeniu i przekazaniu do użytku inwestycji, sporządza, w terminie 60 dni od dnia, w którym była uregulowana ostatnia płatność związana z finansowaniem inwestycji, rozliczenie, którego elementy wyszczególniono w ust. 1.

Na podstawie art. 189 ust. 4 ufp, Minister Rozwoju Regionalnego wydał rozporządzenie z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich[72].

[70] Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, ze zm.).

[71] Dz. U. z 2010 r. Nr 238, poz. 1579. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. W poprzednim okresie obowiązywało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. Nr 120, poz. 831).

[72] Dz. U. z 2009 r. Nr 223, poz. 1786.

5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej tematyki

1. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U z 2016 r. poz. 486)
2. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 573)
3. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U. z 2014 r. poz. 1160, ze zm.) – w części dotyczącej utworzenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1297, ze zm.)
5. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 2115, ze zm.)
6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2016 r. poz. 290)
7. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 2164)
8. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 885, ze zm.)
9. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2016 r. poz. 383)
10. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 2016 r. poz. 380, ze zm.)
11. Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030 ze zm.)
12. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2016 r. poz. 778)
13. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2015 r. poz. 1774, ze zm.)
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. z 2013 r. poz. 1129)
15. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. poz. 463)
16. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U. Nr 238, poz. 1579)
17. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek orz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich (Dz.U. Nr 223, poz. 1786, ze zm.)
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. Nr 130, poz. 1389)
19. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 marca 2010 r. w sprawie regulaminu postępowania przy rozpoznawaniu odwołań (Dz. U. z 2014 r. poz. 964)
20. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987, ze zm.)

21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz.U. Nr 138, poz. 1554)
22. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578, ze zm.). Obecnie obowiązuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. (Dz. U. poz. 1278)
23. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2013 r. w sprawie zakresu informacji zawartych w rocznym sprawozdaniu o udzielonych zamówieniach, jego wzoru oraz sposobu przekazywania (Dz.U. poz. 1530)

5.4. Wykaz skontrolowanych jednostek

P/15/089 Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Jednostka organizacyjna NIK	Nazwa jednostki	Imię i nazwisko kierownika jednostki	Stanowisko
Delegatura NIK w Łodzi	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	· Witold Stępień – od 3 grudnia 2010 r.	Marszałek
	Spółka Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.	Zarząd dwuosobowy: · Andrzej Wasilewski, od dnia 20 marca 2013 r. · Janusz Malinowski – Członek Zarządu Spółki, od dnia 1 czerwca 2015 r. Zarząd jednoosobowy: · Maciej Głowacki, od 16 listopada 2010 r. · Członek Rady Nadzorczej Teresa Woźniak, od 26 października 2010 r. · Łukasz Bałczewski, od 10 maja 2010 r.	Prezes Zarządu Spółki Prezes Zarządu Spółki Delegowani do wykonywania czynności Prezesa Zarządu
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	· Antoni Jasiński, w okresie od 30 grudnia 2015 r. · Andrzej Wojciechowski, w okresie od 15 czerwca 2015 r. do 14 grudnia 2015 r. · Remigiusz Paszkiewicz, w okresie od 26 kwietnia 2012 r. do 3 kwietnia 2015 r. · Zbigniew Szafrański, w okresie od 5 lutego 2009 r. do 26 kwietnia 2012 r.	Prezes Zarządu Spółki

5.5. Zestawienie ocen kontrolowanych jednostek

P/15/089 Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Nazwa jednostki	Ocena	Nieprawidłowości i istotne uwagi dotyczące kontrolowanej działalności
Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Ocena opisowa – Urząd podjął działania organizacyjne, by przygotować się do wykonywania zadań związanych z planowaniem i realizacją przedsięwzięcia polegającego na budowie systemu ŁKA.	· nieprzekazanie Spółce należnej kwoty rekompensaty za 2014 r. w wysokości 4.536.495 zł, · brak mechanizmu bieżącego weryfikowania rodzajów kosztów ponoszonych przez Spółkę.
Spółka Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.	Ocena opisowa – w okresie przed rozpoczęciem przewozów kolejowych, Spółka prowadziła prace mające na celu jej przygotowanie do uruchomienia przewozów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, podjęła działania organizacyjne służące rozbudowie i modernizacji sieci połączeń w regionie łódzkim.	· niewykazanie – w projekcjach rekompensat oraz w ich rozliczeniach z tytułu zleconych usług przewozowych – kwot rozsądnego zysku, · nieterminowe zgłoszenie do WINB o rozpoczęciu budowy zaplecza technicznego, · bak wiedzy, czy działalność ŁKA przyczyniła się do zwiększenia efektywności całego transportu publicznego w regionie łódzkim, · brak podjęcia działań w celu określenia która z form rozliczania zużytej energii – ryczałtowa, czy faktycznego poboru – jest bardziej racjonalna i oszczędna.
PKP PLK S.A.	Ocena opisowa – wykonywanie zadań związanych z realizacją inwestycji polegającej na budowie i przebudowie stacji i przystanków kolejowych oraz rewitalizacji linii nr 16.	· brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych polegających na występowaniu barier w dostępie do budynków stacji kolejowych w Głownie i w Strykowie.

5.6. Szczegółowe tabele i zestawienia liczbowe

Tabela nr 1
Wysokość środków otrzymanych i wydatkowanych na działania związane z przygotowaniem i wdrożeniem systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej, w latach 2010–2015 (w tys. zł)

Źródło finansowania	Otrzymane/wydatkowane środki w latach						Razem	% wykonania środków wydatkowanych do otrzymanych
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	-	-
Ogółem	-	445,94/ 445,94	27.026,07/ 25.984,07	112.880,26/ 103.182,20	282.412,57/ 265.829,35	67.580,28/ 60.897,56	490.345,12/ 456.339,12	93,1%
w tym:								
a. środki budżetowe, w tym:	-	-	1.042,00/ 0,00	11.555,00/ 1.867,75	9.001,00/ 0,00	4.067,00/ 8.834,33	25.665,00/ 10.702,08	41,7%
- dokapitalizowanie*	-	-	1.042,00/ 0,00	11.555,00/ 1.867,76	9.001,00/ 0,00	4.067,00/ 8.834,33	-	41,7%
b. środki unijne, w tym	-	313,51/ 313,51	17.462,99/ 17.462,99	59.268,16/ 59.268,16	177.398,86/ 171.046,79	48.873,28/ 36.917,90	303.316,80/ 284.991,35	93,9%
- dotacja POIiŚ*	-	-	-	33.428,39/ 33.428,39	171.417,21/ 166.238,56	48.873,28/ 36.620,78	-	93/1%
- dotacja EFRR**	-	313,51/ 313,51	17.462,99/ 17.462,99	25.839,77/ 25.839,77	5.981,65/ 4.808,23	-/ 297,12	-	98,2%
c. inne	-	132,43/ 132,43	8.521,08/ 8.521,08	42.057,10/ 42.046,28	96.012,71/ 94.782,56	14.640,00/ 15.145,33	161.363,32/ 160.634,61	99,5%
- obligacje długoterminowe*	-	-	-	29.870,00/ 29.870,00	90.490,00/ 90.490,00	14.640,00/ 14.640,00	-	100%
- Fundusz Kolejowy, środki własne**	-	132,43/ 132,43	8.521,08/ 8.521,08	12.187,10/ 12.176,28	5.522,71/ 4.292,56	-/ 505,33	-	97,2%

*dot. Spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.

** dot. PKP PLK S.A.

Źródło: opracowanie własne na podstawie akt kontroli

Tabela nr 2

Wysokość kwot wydatkowanych w ramach realizacji poszczególnych zadań związanych z ŁKA, z uwzględnieniem źródeł finansowania tych zadań (w tys. zł)

Lp.	Nazwa inwestycji/ zadania	Całkowity koszt realizacji	Okres realizacji	Kwoty otrzymane na realizację zadań ogółem	Kwoty wydatkowane na realizację zadań ogółem	Źródło finansowania	
						Umowa o dofinansowanie z 20.08.2012 r.	Środki własne
Spółka							
1.	Zarządzanie Projektem - Pomoc techniczna: – Wydatki osobowe	3.208,68	01.03.2011 – nadal	2.170,85	3.208,68	2.170,85	1.037,83
	– Kontrakt na Obsługę Prawną Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	1.065,40	18.10.2011 –30.06.2015	594,47	1.065,40	594,47	470,93
2.	Sprzęt i wyposażenie - zakup taboru - Umowa na dostawę 20 szt. EZT dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	382.617,85	13.12.2012 –01.12.2015	215.956,04	382.617,85	215.956,04	166.661,80
3.	Roboty budowlane - Projektowanie i budowa technicznego przejścia podziemnego	9,84	15.01.2013 –04.02.2014	-	9,84	-	9,84
4.	Roboty budowlane – Kontrakt na zaprojektowanie i budowę Zaplecza Technicznego	68.200,22	06.02.2013 –28.11.2014	34.117,29	68.200,22	34.117,29	34.082,93
5.	Zarządzanie Projektem – Nadzór budowlany - Kontrakt na Inżyniera Kontraktu dla budowy Zaplecza Technicznego	965,30	15.03.2013 –30.06.2015	483,02	965,30	483,02	482,27
6.	Działania informacyjne i promocyjne - Kontrakt na Promocję Projektu	646,48	25.07.2013 –30.06.2015	397,20	646,48	397,20	249,27

Lp.	Nazwa inwestycji/ zadania	Całkowity koszt realizacji	Okres realizacji	Kwoty otrzymane na realizację zadań ogółem	Kwoty wydatkowane na realizację zadań ogółem	Źródło finansowania	
						Umowa o dofinansowanie z 20.08.2012 r.	Środki własne
7.	Roboty budowlane – Wykonanie robót budowlanych niezbędnych do zmiany kategorii przejazdu kolejowego z kategorii D na kategorię F	98,40	23.07.2015 –21.12.2015	-	98,40	-	98,40
Razem Spółka		**456.812,16**	**x**	**253.718,89**	**456.812,16**	**253.718,89**	**203.093,28**
	PKP PLK SA						
1.	„Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I"	49.389,50	15.11.2011 –31.03.2014	49.400,32	49.389,50	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Kolejowy, środki własne Beneficjenta, środki własne partnerów	
	zamówienie uzupełniające – umowa na roboty	452,64	29.11.2012 –31.12.2012	452,64	452,64	środki własne Beneficjenta, środki własne partnerów	
	zamówienie uzupełniające – umowa na nadzór	123,00	01.09.2013 –31.03.2014	123,00	123,00	środki własne Beneficjenta, środki własne partnerów	
2.	„Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz"	22.486,89	19.01.2012 –31.03.2015	24.084,93	22 486,89*	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Kolejowy, środki własne	
	zamówienia uzupełniające	1.900,35	29.09.2011 –31.08.2014	1.900,35	1.900,35	Fundusz Kolejowy, środki własne	
Razem PKP PLK SA**		**74.352,38**	**x**	**75.950,42**	**74.352,38**		**-**

* Różnica pomiędzy wysokością środków planowanych a wykorzystanych w wysokości 1.598,04 tys. zł wynikała ze zmniejszenia wartości umowy podstawowej o 46,74 tys. zł brutto i naliczenia karty umownej w wysokości 1.551,30 tys. zł (wynikowo).
** kwota 3,08 tys. zł poniesiona w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne tabeli nr 1 i tabeli nr 2 na podstawie akt kontroli

5.7. Wykaz organów i instytucji, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
9. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
10. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
11. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
12. Minister Infrastruktury i Rozwoju
13. Biuro Analiz Sejmowych
14. Biblioteka Sejmowa
15. Biuro Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu RP
16. Dyrektor Krajowej Szkoły Administracji Publicznej
17. Marszalek Województwa Łódzkiego