



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.002.01.2020

Pan
Witold Kozłowski
Marszałek
Województwa Małopolskiego
ul. Raławicka 56
30-017 Kraków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

PI/20/006 Szybka Kolej Aglomeracyjna w aglomeracji krakowskiej – linia SKA1: Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek-Kopalnia

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, ul. Raclawicka 56, 30-017 Kraków (<i>Urząd, UMWM</i>)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego od 19 listopada 2018 r. W okresie objętym kontrolą poprzednio funkcję Marszałka pełnił Jacek Krupa od 9 listopada 2015 r. do 18 listopada 2018 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 329)</p>
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1.2. Działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1.3. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi.
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2020 (I półrocze), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Barbara Antkiewicz, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LKR/68/2020 z 23 kwietnia 2020 r.;2. Małgorzata Korusiewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/57/2020 z 21 kwietnia 2020 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1-2)</p>

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna kontrolowanej działalności²

OCENA OGÓLNA

NIK ocenia pozytywnie działania podejmowane przez UMWM zmierzające do zapewnienia sprawnego funkcjonowania Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na trasie SKA1: *Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek-Kopalnia*.

UZASADNIENIE OCENY OGÓLNEJ

Na pozytywną ocenę NIK zasługują działania dotyczące zakupu nowoczesnego taboru kolejowego w ramach umów dostawy zawartych w 2016 r. i w 2019 r.

Pozytywnie Izba ocenia również działania podjęte przez Urząd w zakresie organizacji Autobusowych Linii Dowozowych (ALD), będących przedłużeniem linii SKA1 na terenie Miasta i Gminy Wieliczka. Na Operatora ALD nałożono obowiązek skoordynowania rozkładu jazdy tych linii z rozkładami jazdy SKA1.

Systematycznie i skutecznie Województwo Małopolskie wdrażało integrację taryfową obejmującą SKA1, w szczególności poprzez wprowadzenie Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) oraz – od 17 lutego 2020 r. – jednolitej oferty biletowej obowiązującej w Województwie w przewozach Kolei Małopolskich (KML) i Polregio (np. bilet zintegrowany, czyli bilet kolejowy i bilet na komunikację miejską był tańszy niż bilety kupowane w ramach oferty niezintegrowanej).

NIK zwraca jednak uwagę na potrzebę bliższej współpracy Województwa z samorządami gminnymi Krakowa i Wieliczki, w celu osiągnięcia pełnej integracji międzygałęziowej i przestrzennej systemu transportowego funkcjonującego na terenie aglomeracji krakowskiej. Za wystarczającą współpracę w tym obszarze trudno bowiem uznać zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym i podział środków alokowanych na działania związane z transportem.

NIK nie wnosi zastrzeżeń do działań podejmowanych przez Urząd w zakresie poprawy standardów i warunków podróży, polegających m.in. na prowadzeniu kontroli pociągów obsługujących linię SKA1 m.in. pod kątem: ich punktualności, funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej, jakości świadczonych usług i wygody podróży, oraz na zaplanowaniu na 2020 r. wykonania Kompleksowych Badań Ruchu w Województwie Małopolskim pozwalającym na monitorowanie wskaźników wymienionych w Planie Transportowym.

Należy podkreślić, że wszystkie kursy na linii SKA1 były realizowane nowoczesnymi pociągami przystosowanymi do obsługi osób niepełnosprawnych, wyposażonymi w automaty biletowe wchodzące w skład systemu MKA.

Na wygodę podróżowania linią SKA1 negatywnie wpływały roboty modernizacyjne na kolejowym węźle komunikacyjnym Kraków, co nie było jednak zależne od kontrolowanej jednostki.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1

1.1. Zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich

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

³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

Opis stanu
faktycznego

W wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego⁴, 28 października 2019 r. Województwo Małopolskie zawarło umowę dostawy na zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich.

(akta kontroli str. 576-607, 694)

Po przeprowadzeniu postępowania, a przed udzieleniem zamówienia Urząd Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią zamówienia, nie wykazując naruszeń w przedmiotowym postępowaniu.

(akta kontroli str. 608-610)

Jak wyjaśnił p.o. Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu, parametry zamówionych EZT zostały określone na bazie uprzednio prowadzonych postępowań na dostawę taboru kolejowego, występujących potrzeb przewozowych i dotychczasowych doświadczeń eksploatacyjnych dla tego typu pojazdów. Wymóg w zakresie prędkości EZT określono na poziomie minimum 160 km/h, co pozwalało na wykorzystanie docelowych parametrów linii kolejowych, na których pojazdy miały kursować. W zakresie pojemności składów przyjęto zakup pojazdów czterocłonowych z możliwością łączenia składów. Pojazdy czterocłonowe dają możliwość przewozu ok. 200 pasażerów na miejscach siedzących. Założono, że na miejscach stojących pojazdy będą w stanie przewieźć 4 osoby/m². Zamówione EZT mają być wyposażone w dwie toalety rozmieszczone w skrajnych członach, z których jedna będzie w pełni przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Pojazdy będą wyposażone w automaty biletowe, klimatyzację przedziału pasażerskiego, wydzieloną przestrzeń na bagaż i przewóz rowerów. Możliwy będzie bezpieczny przewóz pasażerów na wózkach inwalidzkich. Zapewniono dostęp do bezpłatnej usługi Wi-Fi oraz monitoring wizyjny.

(akta kontroli str. 617-625, 651-686, 694)

P.o. Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu poinformował, że w marcu 2018 r. Województwo Małopolskie zorganizowało konsultacje społeczne, w których podróżni mogli zgłaszać własne uwagi i propozycje w zakresie wyposażenia i wyglądu pojazdów. *„Największa liczba wniosków dotyczyła wygody i komfortu podróżowania oraz aranżacji wnętrza pojazdów, w tym wygody foteli i ich rozmieszczenia, jak również organizacji stref do przewozu rowerów.”* Na etapie realizacji umowy na zakup taboru kolejowego Województwo prowadziło również konsultacje dotyczące wyboru modelu foteli, jakie będą montowane w pojazdach. Trzy modele foteli były prezentowane na terenie Technikum Komunikacyjnego w Krakowie, a następnie w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego. *„W pojazdach zostaną zastosowane fotele, które uzyskały największą liczbę głosów.”* Z powyższego głosowania nie sporządzono dokumentacji.

(akta kontroli str. 617-650)

Na etapie zakupu taboru nie był on przypisany do obsługi konkretnych połączeń. W dokumentacji przetargowej wskazano, że zakupiony tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów pasażerskich w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) na terenie województwa małopolskiego.

Dostawa pojazdów, zgodnie z umową, ma nastąpić w roku 2021. Jak wyjaśnił P.o. Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu, pojazdy zostaną przekazane w dzierżawę spółce Koleje Małopolskie sp. z o.o. w drodze odrębnej umowy.

⁴ Po wcześniejszym dwukrotnym unieważnieniu postępowania z uwagi na fakt, że wszystkie oferty złożone w zamówieniach przewyższały kwotę, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, a zamawiający nie mógł zwiększyć przedmiotowej kwoty do ceny najwyższej ocenionej oferty.

(akta kontroli str. 617-625, 694)

Przedmiotem zamówienia było m.in. świadczenie kompleksowej usługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej dla każdego EZT przez okres 5 lat od dnia odbioru końcowego każdego EZT. Usługa miała objąć poziomy 1-4 utrzymania pojazdów kolejowych, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁵, jak również wykonywanie napraw oraz bieżące utrzymanie pojazdu.

Warunki świadczenia ww. usługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej zostały określone w załączniku nr 6 do umowy dostawy i były tożsame ze wskazanymi w dokumentacji zamówieniowej.

(akta kontroli str. 694)

W dokumentacji zamówieniowej wskazano zasady przeszkolenia pracowników Zamawiającego przez Wykonawcę, w szczególności w zakresie: utrzymania i bieżącej naprawy EZT; praktycznej obsługi (prowadzenia) EZT; eksploatacji pokładowej, obsługi technicznej i diagnostyki pokładowej; praktycznego wykorzystania systemu informatycznego (System Informacji Pasażerskiej, System Zliczania Pasażerów, System Emisji Reklam) zastosowanego w EZT; obsługi automatów biletowych oraz praktycznego wykorzystania systemu informatycznego (rejestracji i analizy parametrów jazdy, rejestracji i analizy zapisów monitoringu pokładowego, rejestracji i analizy zapisów w radiotelefonie).

Powyższe zasady szkolenia pracowników zostały załączone do umowy dostawy.

(akta kontroli str.611 – 616, 694)

Okres gwarancji jakości i rękojmi za wady EZT stanowił jedno z dwóch kryteriów oceny ofert, ustanowionych przez Zamawiającego w postępowaniu przetargowym z wagą 40% (obok ceny dostawy oraz ceny usługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej brutto). W SIWZ (po zmianie z 28 maja 2019 r.) Zamawiający żądał udzielenia gwarancji i rękojmi na EZT na okres nie krótszy niż 60 miesięcy, jednak nie więcej niż 84 miesiące, licząc od daty odbioru końcowego każdego EZT.

W umowie dostawy okres gwarancji i rękojmi za wady został określony na 84 miesiące, co było zgodne z ofertą Wykonawcy wybraną w postępowaniu przetargowym.

(akta kontroli str. 611-616, 694)

1.2. Nadzór Marszałka nad prawidłowym wykonaniem umowy dostawy zawartej 30 marca 2016 r. na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich

Opis stanu faktycznego

Przedmiotem umowy zawartej 30 marca 2016 r. (umowa dostawy z 2016 r.) pomiędzy Województwem Małopolskim (Zamawiający) a NEWAG S.A. (Wykonawca) była:

- dostawa 12 sztuk elektrycznych zespołów transportowych (EZT): 4 sztuk w wersji pięcioczołowej i 8 sztuk w wersji czteroczołowej,
- świadczenie usług kompleksowej obsługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej dla każdego EZT,
- udzielenie gwarancji na każdy EZT na zasadach określonych w umowie,
- przeszkolenie pracowników Operatora wskazanych przez Zamawiającego w zakresie określonym w pkt 1.20.Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ); szkolenia miały obejmować m.in.: obsługę techniczną, postępowanie w przypadku awarii, diagnostykę i oprogramowanie użytkowe pojazdu;

⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 226, ze zm.

- przeszkolenie maszynistów Operatora w zakresie obsługi pojazdów; obsługę automatów biletowych,
- udzielenie licencji na Oprogramowanie i Dokumentację techniczną.

Oświadczeniem o skorzystaniu z przewidzianego w umowie dostawy z 2016 r. prawa opcji wraz z aneksem nr 1 z 25 maja 2016 r. zamówienie zostało zwiększone o 1 EZT w wersji pięcioczęłkowej.

Zgodnie z harmonogramem dostaw daty odbiorów końcowych określono następująco:

- 4 sztuki EZT w wersji pięcioczęłkowej i 2 sztuki EZT w wersji czteroczęłkowej do 30 listopada 2016 r.,
- 6 sztuk EZT w wersji czteroczęłkowej nie wcześniej niż 1 stycznia 2017 r. i nie później niż 15 lutego 2017 r. (po skorzystaniu z prawa opcji dodatkowo 1 EZT w wersji pięcioczęłkowej miał zostać dostarczony maksymalnie do 15 lutego 2017 r.).

(akta kontroli str.391-491)

Umowa dostawy z 2016 r. przewidywała karę umowną w wysokości będącej równoważnością 0,1% ceny brutto za 1 EZT w wersji cztero- lub pięcioczęłkowej za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu EZT, w stosunku do harmonogramu dostaw pojazdów.

Analizą objęto dostawy 7 EZT, które wg harmonogramu miały zostać zrealizowane po 30 listopada 2016 r. Zamówiony tabor został dostarczony w terminach określonych w umowie dostawy z 2016 r., tj. nie wcześniej niż 1 stycznia 2017 r. i nie później niż 15 lutego 2017 r.:

- 3 sztuki EZT w wersji czteroczęłkowej zostały odebrane 20 stycznia 2017 r.;
- 2 sztuki EZT w wersji czteroczęłkowej zostały odebrane 3 lutego 2017 r.;
- 1 EZT w wersji czteroczęłkowej i 1 EZT w wersji pięcioczęłkowej zostały odebrane 15 lutego 2017 r.;
- protokoły odbiorów technicznych EZT stanowiły podstawę do dostarczenia tych pojazdów do stacji Kraków Płaszów lub Nowy Sącz, gdzie dokonano odbiorów końcowych;
- Wykonawca przekazał również wymaganą dokumentację i oprogramowanie w ilościach i terminach przewidzianych umową dostawy z 2016 r., późniejszymi aneksami i ugodą z 15 listopada 2016 r.;
- zgodnie z Aneksem nr 3 z 14 listopada 2016 r. Zamawiający także otrzymał automaty biletowe, nowocześniejsze w stosunku do wymagań opisanych w OPZ, zintegrowane z Małopolską Kartą Aglomeracyjną (MKA). Zostały one dostarczone w terminie wyznaczonym w ww. Aneksie, tj. 31 marca 2017 r.;
- na podstawie ugody zawartej 15 listopada 2016 r. w terminach późniejszych, tj. 12 czerwca 2017 r. i 12 lipca 2017 r., zostały dostarczone odpowiednio Certyfikat weryfikacji WE dla podsystemu Sterowanie (TSI CCS) i Deklaracje weryfikacji WE uwzględniające podsystem Sterowanie (TSI CCS).

(akta kontroli str. 326-328, 330-351, 391-497)

W odbiorach (technicznych i końcowych) zamówionego taboru uczestniczyli również eksperci zewnętrzni w charakterze doradcy technicznego na rzecz Województwa Małopolskiego. Usługę doradztwa technicznego w zakresie kontroli procesu produkcji, odbiorów technicznych oraz ww. odbiorów EZT świadczyli pracownicy Politechniki Krakowskiej.

Wady i usterki stwierdzone podczas odbiorów technicznych były na bieżąco usuwane przez Wykonawcę.

Na podstawie umowy dostawy z 2016 r. Wykonawca świadczył usługę kompleksowej obsługi serwisowo-utrzymaniowo-naprawczej dla każdego EZT, w ramach której realizowane były przeglądy gwarancyjne.

Zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania, okresy międzyprzeglądowe, dla poszczególnych poziomów utrzymania wynosiły:

- P1: co 7 ± 1 dni lub co 3,5 tys. km $\pm 5\%$,
- P2: co 2 miesiące ± 3 dni lub co 30 tys. km $\pm 5\%$,
- P3: co 12 miesięcy ± 7 dni lub co 250 tys. km $\pm 5\%$,
- P4: co 5 lat lub co 1 mln km,
- P5: maksymalnie co 15 lat lub co 3 mln km.

(akta kontroli str. 317-320)

Łączne wynagrodzenie Wykonawcy z tytułu realizacji przedmiotu umowy dostawy z 2016 r., zgodnie z aneksem nr 1 (po skorzystaniu z prawa opcji), wyniosło 304 228 200,00 zł⁶.

(akta kontroli str. 317-320, 391-497)

W trakcie eksploatacji pojazdów, z uwagi na wyłączenie jednego EZT z ruchu na czas prowadzenia testów, a w konsekwencji niedotrzymanie współczynnika niezawodności oraz niezrealizowanie w terminie przeglądu na poziomie P1, Wykonawcy została naliczona kara umowna w łącznej wysokości 1 048 820,01 zł. Z uwagi na niezaakceptowanie przez Wykonawcę naliczonej kary Województwo Małopolskie złożyło do Sądu Okręgowego w Krakowie pozew o zapłatę. Sprawa została skierowana do postępowania mediacyjnego, w wyniku którego 13 lutego 2020 r. zawarto ugodę zakładającą zamiarkowanie naliczonej Wykonawcy kary umownej do kwoty 300 000,00 zł. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych (30 czerwca 2020 r.) ugoda oczekiwała na zatwierdzenie przez Sąd.

(akta kontroli str. 317-320)

Dodatkowe wydatki poniesione przez Województwo Małopolskie w związku z realizacją zamówienia na dostawę taboru obejmowały:

- wykonanie, dostawę i montaż tablicy pamiątkowej na potrzeby realizacji projektu pn. „Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich”;
- wykonanie usługi na rzecz Województwa Małopolskiego w zakresie doradztwa technicznego i kontroli produkcji EZT.

Łączna kwota wydatków dodatkowych wyniosła 119 820,45 zł brutto, w tym wykonanie usługi w zakresie wskazanego doradztwa technicznego – 119 187,00 zł brutto.

(akta kontroli str. 317-320)

Projekt zakupu taboru, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, określał m.in. przewidziane do osiągnięcia wartości wskaźnika rezultatu pn. Liczba ludności korzystającej z komunikacji kolejowej wspartej w ramach programu (nowo zakupiony tabor kolejowy): na koniec 2017 r. 2 862 404 szt. oraz rok po zakończeniu projektu (na koniec 2018 r.) 3 083 248 szt.

Zastępca Dyrektora Biura Inwestycji Strategicznych wskazała, że według wskaźnika Kolei Małopolskich sp. z o.o.(KMŁ) odpowiednie wartości wskazanego wskaźnika rezultatu osiągnięto na poziomie odpowiednio 3 422 575 szt. oraz 4 047 575 szt.

(akta kontroli str. 498-574)

⁶ W umowie sprzed Aneksu nr 1 wynagrodzenie wyniosło 279 160 800,00 zł.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania podjęte przez Urząd w kontrolowanym okresie w zakresie zakupów taboru kolejowego m.in. na potrzeby budowy i rozwoju SKA1.

OBSZAR

2. Działania na rzecz zintegrowania gminnego transportu publicznego z SKA1

2.1. Zapewnienie powiązania linii SKA1 z innymi środkami transportu

Opis stanu
faktycznego

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na linii SKA1 i w transporcie drogowym w ramach Autobusowych Linii Dowozowych (ALD) na terenie Województwa Małopolskiego, w okresie objętym kontrolą, były Koleje Małopolskie.

Umowa o świadczenie tych usług w transporcie kolejowym została zawarta 10 grudnia 2016 r.⁷ przez Województwo Małopolskie (*Organizator*) reprezentowane przez Zarząd Województwa na okres od 11 grudnia 2016 r. do 12 grudnia 2026 r. Jej obowiązywanie zostało przedłużone do 13 grudnia 2031 r. na mocy Aneksu nr 5 z 16 listopada 2018 r.

Przedmiotem umowy transportowej były warunki i zasady świadczenia przez Operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w okresie, na który zawarto umowę, z wykorzystaniem taboru kolejowego Organizatora. Wymienione w załączniku nr 1 do Umowy linie komunikacyjne, na których miały być świadczone przez Operatora usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, to: SKA1 Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko (87 pociągów), SKA3 Kraków Główny – Tarnów (20 pociągów), Kraków Główny – Nowy Sącz – Krynica (8 pociągów), Tarnów – Nowy Sącz – Krynica (2 pociągi). Od 10 grudnia 2017 r. KMŁ obsługują również linię SKA2⁸.

Operator Koleje Małopolskie został wybrany do świadczenia usług przewozowych na linii SKA1 na podstawie art. 22 ust.1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁹, tj. w trybie bezpośredniego zawarcia umowy. Umowa ze wskazanym Operatorem została zawarta zgodnie z uchwałą Nr 1826/16 Zarządu Województwa Małopolskiego z 10 grudnia 2016 r. Umowa była wielokrotnie aneksowana, ostatni Aneks nr 14 został zawarty 19 marca 2020 r.

Usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w ramach ALD były świadczone przez KMŁ na podstawie zawartych z Województwem Małopolskim siedmiu umów wraz z aneksami:

1. Umowa zawarta 31 sierpnia 2017 r. na okres od 1 września 2017 r. do 31 grudnia 2017 r.;
2. Umowa zawarta 29 grudnia 2017 r. na okres od 1 stycznia 2018 r. do 1 marca 2018 r.;
3. Umowa zawarta 2 marca 2018 r. na okres od 2 marca 2018 r. do 31 sierpnia 2018 r.;
4. Umowa zawarta 28 sierpnia 2018 r. na okres od 1 września 2018 r. do 31 grudnia 2018 r.;

⁷ Dalej: umowa transportowa.

⁸ Aneks nr 3 z 8 grudnia 2017 r.

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.), dalej: ustawa *ptz*.

5. Umowa zawarta 31 grudnia 2018 r. na okres od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2019;
6. Umowa zawarta 28 czerwca 2019 r. Usługi przewozowe będą realizowane od 1 lipca 2019 r. do 14 grudnia 2019 r. (po Aneksie z 12 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.);
7. Umowa zawarta 20 stycznia 2020 r. Usługi przewozowe będą realizowane od 1 stycznia 2020 r. do 31 marca 2020 r.
8. Umowa zawarta 27 kwietnia 2020 r. Usługi przewozowe będą realizowane od 1 kwietnia 2020 r.

Operator był zobowiązany do świadczenia usług na liniach komunikacyjnych łączących zintegrowany węzeł przesiadkowy Wieliczka Rynek-Kopalnia z miejscowościami z obszaru gmin: Wieliczka, Świątniki Górne i Gdów. Linie te stanowią przedłużenie linii SKA1:

S1: Wieliczka Rynek Kopalnia – Świątniki Górne – Wieliczka Rynek Kopalnia

B1: Wieliczka Rynek Kopalnia – Byszyce (Świątniki Górne) – Wieliczka Rynek Kopalnia

D1: Wieliczka Rynek Kopalnia – Hucisko (Świątniki Górne) – Wieliczka Rynek Kopalnia

G1: Wieliczka Rynek Kopalnia – Węgrzce Wielkie – Wieliczka Rynek Kopalnia

G2: Wieliczka Rynek Kopalnia – Węgrzce Wielkie/Świątniki Górne – Wieliczka Rynek Kopalnia

R1: Wieliczka Rynek Kopalnia – Grajów - (Świątniki Górne) – Wieliczka Rynek Kopalnia

G1/G2: Wieliczka Rynek Kopalnia – Węgrzce Wielkie – Wieliczka Rynek Kopalnia – (Świątniki Górne)

S1/G2: Świątniki Górne – Wieliczka Rynek Kopalnia – (Grabie)

Wskazane umowy o świadczenie usług w ramach ALD zostały zawarte w trybie określonym w art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy ptz (bezpośrednie zawarcie umowy), a umowy obowiązujące od 1 stycznia 2020 r. w trybie art. 67 ust. 1 pkt. 12 Pzp (z „wolnej ręki”)¹⁰ w związku z art. 19 ust. 1 pkt.1 ustawy ptz. Podstawą zawarcia tych umów były uchwały Zarządu Województwa.

Na liniach SKA2 i SKA3 usługi świadczył również drugi Operator, tj. spółka Polregio S.A.¹¹ (wcześniej Przewozy Regionalne sp. z o.o.)¹².

(akta kontroli str. 3-7, 23-29,687-694)

Zgodnie z § 8 ust. 2 umowy transportowej Operator składał zbiorcze sprawozdania dotyczące wykonywania usług za cały poprzedni okres rozliczeniowy:

- w okresie rozliczeniowym od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r. (rozkład jazdy 2016/2017) w ramach SKA1 przewieziono 3 642 587 pasażerów wykonując 715 020,150 pociągokilometrów (pockm);
- w okresie rozliczeniowym od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. (rozkład jazdy 2017/2018) w ramach SKA1 przewieziono 2 508 264 pasażerów wykonując 589 268,504 pockm;
- w okresie rozliczeniowym od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (rozkład jazdy 2018/2019) w ramach SKA1 przewieziono 2 581 151 pasażerów wykonując – 643 566,346 pockm;

¹⁰ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1843).

¹¹ W okresie objętym kontrolą obowiązywała umowa zawarta 10 grudnia 2016 r. (okres obowiązywania od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r.). Aneksem nr 10 z 30 lipca 2019 r. przedłużono jej obowiązywanie do 12 grudnia 2020 r. Umowa została zawarta na podstawie art. 22 ust.1 pkt 3 ustawy ptz (bezpośrednie zawarcie umowy).

¹² Pismo z 13 marca 2020 r.

- w I kw. 2020 r. w ramach SKA1 przewieziono 545 021 pasażerów i wykonano 196 713,056 pockm¹³.

(akta kontroli str. 32, 352-390)

Ogólna liczba podróży była liczona na podstawie zasad przyjętych w umowach zawartych pomiędzy Operatorami, tj. KMŁ i Polregio. Zgodnie z wymogiem Organizatora ww. Operatorzy honorują wzajemnie swoje bilety. W celu rozliczenia osiągniętych przychodów w umowie wykazane zostały odcinki obsługiwane wspólnie, np. Kraków Główny – Kraków Zabłocie, Kraków Bieżanów – Tarnów. W wyniku comiesięcznych wzajemnych rozliczeń przekazywano pracę eksploatacyjną obu przewoźników, która podlegała sumowaniu. Liczba podróży przypisana do poszczególnych Operatorów ustalana była w oparciu o udział procentowy pracy eksploatacyjnej na danym odcinku komunikacyjnym oraz długość kilometrową odcinka do całości relacji, na którą bilet został wystawiony.

Przykładowo, bilet w relacji Kraków Lotnisko – Kraków Główny (odległość 12 km) odcinek wspólny Kraków Łobzów – Kraków Główny (odległość odcinka 3 km) oznaczał, że na odcinek od Krakowa Łobzowa do Krakowa Lotnisko (odcinek obsługiwany tylko przez KMŁ) przypadało 0,75 podróży, natomiast na odcinku Kraków Główny – Kraków Łobzów było to 0,25 pasażera. Ta wielkość była rozbijana współczynnikiem pracy eksploatacyjnej na tym odcinku.

Ogólna liczba podróży wynikała z danych sprzedażowych przekazanych do rozliczenia pomiędzy Operatorami. Wartość przyjmowana do Kwartalnego Raportu Rozliczeniowego wynikała z klucza opartego na ww. podziale pracy eksploatacyjnej.

(akta kontroli str. 71-72)

Ze sprawozdań z realizacji umów w zakresie przewozów w transporcie drogowym za okres od 1 września 2017 r. do 31 grudnia 2019 r. złożonych przez KMŁ wynikało, że w ramach ALD:

- w okresie od 1 września 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. przewieziono 114 731 pasażerów, przejeżdżając 265 007 wozokilometrów,
- w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. przewieziono 402 201 pasażerów, przejeżdżając 845 109,15 wozokilometrów,
- w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. w ramach przewieziono 487 929 pasażerów, przejeżdżając 803 574 wozokilometry.

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 marca 2020 r. w ramach ALD przewieziono 82 790 pasażerów¹⁴.

Szczegółowe dane dotyczące liczby pasażerów na podstawie sprzedanych biletów, Spółka przedkładała jako załączniki do wniosków o wypłatę rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów lub jako załączniki do faktur.

(akta kontroli str. 11-13, 30-31, 71-72, 303, 308-313)

W okresie objętym kontrolą pociągi kursujące na linii SKA1 obsługiwały 14 stacji i przystanków, tj.: Kraków Lotnisko, Kraków Olszanica, Kraków Zakliki, Kraków Młynówka, Kraków Łobzów, Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Wieliczka Bogucice, Wieliczka Park, Wieliczka Rynek-Kopalnia. Województwo Małopolskie nie było właścicielem żadnego z nich.

Wskazane stacje i przystanki kolejowe znajdowały się w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a właścicielem obiektów dworcowych: Kraków Główny, Kraków Płaszów i Wieliczka Park była spółka PKP S.A.

¹³ Założenie: 213 094,468 pockm, z przyczyn związanych z epidemią nie wykonano 12 450,800 pockm.

¹⁴ Sprawozdanie dotyczące realizacji przewozów w ramach ALD w I kwartale 2020 r. wpłynęło do Organizatora 21 maja 2021 r.

Bezpośrednio obok stacji Kraków Główny zlokalizowany był dworzec autobusowy¹⁵, który wraz z dworcem kolejowym Kraków Główny, dworcem MPK, przystankami tramwajowymi (tramwaj podziemny i zlokalizowany na powierzchni) oraz z układem drogowym tworzył Krakowskie Centrum Komunikacyjne. Węzeł ten integrował pociągi (SKA, regio i dalekobieżne), autobusy (międzymiastowe i lokalne), TAXI, rowery, samochody prywatne (stanowiska Kiss&Ride, parkingi). P.o. Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał, że w 2017 r. m.in. zwiększono liczbę stanowisk autobusowych oraz wprowadzono dodatkowe rozwiązania pod kątem integracji – dodano nowe połączenia piesze od tunelu podziemnego „Magda” i z parkingu zlokalizowanego nad peronami. Uzupelnieniem możliwości węzła jest zlokalizowany na dworcu Kraków Główny Punkt Obsługi Klienta Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (POK MKA). Linia SKA1 zapewnia również integrację z transportem lotniczym.

Przystanek Kraków Lotnisko (gmina Zabierzów) integrował pociągi SKA1 oraz autobusy Komunikacji Miejskiej w Krakowie, do dyspozycji podróżnych były też parkingi MPL Kraków Balice. Przystanek kolejowy znajdował się na terenie portu lotniczego i był z nim bezpośrednio połączony przejściem (przystanek kolejowy i kładka do terminalu to obiekty zakryte zabezpieczające pasażerów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi). Województwo Małopolskie było udziałowcem spółki MPL Kraków Balice (22,73% udziałów).

W pobliżu większości stacji położonych na linii SKA1 funkcjonowały stanowiska postojowe (w układzie pierwotnie zaprojektowanym lub stanowiące efekt wykorzystywania dostępnej okolicznej przestrzeni przez zmotoryzowanych) umożliwiające pozostawienie samochodu i przesiadkę na pociąg lub podwiezienie pasażera do kolei. Parkingi te (oprócz zlokalizowanego obok przystanku Wieliczka Park) nie funkcjonowały w ramach Park&Ride¹⁶.

(akta kontroli str. 14-22, 687-693)

W odpowiedzi na pytanie, czy UMMW podejmował współpracę z Miastem Kraków i Gminą Wieliczka w celu ułatwienia potencjalnym pasażerom dojazdów do przystanków SKA1, p.o. Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał m.in., że:

- zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego stanowi, zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym¹⁷, zadanie własne gminy,
- Województwo Małopolskie wykonuje zadania w zakresie dróg publicznych i transportu o charakterze wojewódzkim, nie ingerując w kompetencje pozostałych jednostek samorządu,
- Województwo Małopolskie umożliwia samorządom gminnym ubieganie się o fundusze europejskie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego, dedykowane powstaniu i rozwojowi rozwiązań służących integracji transportu; efekt wykorzystania i zagospodarowania tych środków zależy od inwencji i zaangażowania potencjalnych beneficjentów,
- *wchodzenie przez samorząd wojewódzki w rolę „współorganizatora” transportu na szczeblu lokalnym sprzyjałoby stworzeniu ryzyka dezorganizacji i pomieszania kompetencji. Dlatego Województwo Małopolskie optuje za modelem współpracy, polegającym na wspieraniu samorządów gminnych (..), pozostawiając samorządom gminnym samodzielność w kreowaniu polityki transportowej na własnym terenie.*

¹⁵ Właścicielem była spółka Małopolskie Dworce Autobusowe S.A. (Województwo Małopolskie posiadało 96,85% udziałów w kapitale zakładowym spółki).

¹⁶ Parking typu Park&Ride był również planowany przy przystanku Kraków Bronowice.

¹⁷ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 713).

(akta kontroli str. 315-316, 318-320)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK zauważa, że podejmowanie współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, także różnego szczebla, nie oznacza naruszania samodzielności tych podmiotów i ingerowania w ich kompetencje. Wskazuje na to m.in. art. 8a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa¹⁸, zgodnie z którym województwa mogą udzielać pomocy sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego.

W obszarze transportu realizowanego na obszarze kilku gmin, a tak jest w przypadku SKA1, kluczowa jest współpraca z organizatorami przewozów gminnych, tak aby zapewnić możliwie efektywną sieć powiązań między różnymi gałęziami transportu publicznego. Brak takiej współpracy może skutkować niedostateczną organizacją lokalnego transportu dowożącego pasażerów do przystanków SKA, a tym samym zmniejszeniem liczby pasażerów wybierających kolej jako środek transportu, co z kolei może przekładać się na rentowność funkcjonowania SKA.

Konieczność współpracy z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa podkreślono w Planie transportowym Małopolski, będącym podstawowym aktem prawa miejscowego określającym zasady i sposób organizacji przewozów w Województwie. Wskazano w nim, że *organizacja rynku przewozów użyteczności publicznej oparta będzie na integracji różnych rodzajów transportu (kolej, autobusy, systemy transportowe poszczególnych aglomeracji)*. Podkreślono, że uzyskanie wysokiego stopnia zintegrowania systemu transportowego wymaga podjęcia wspólnych działań m.in. przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego i samorządy poszczególnych szczebli. Dla osiągnięcia integracji międzygałęziowej działania te powinny zmierzać do ułatwienia przesiadek pomiędzy różnymi środkami lokomocji, w szczególności poprzez budowę parkingów przesiadkowych dla samochodów oraz rowerów. Z kolei integracja przestrzenna wymaga spójności, czytelności i zwartości ukształtowania pasażerskich węzłów przesiadkowych, z dążeniem do zapewnienia przesiadki z tego samego peronu, w tym z autobusu na kolej.

W odpowiedzi na pytanie, jak wygląda – wspomniany w powyższych wyjaśnieniach – model współpracy z samorządami gminnymi, za którym optuje Województwo Małopolskie, p.o. Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu ponownie wskazał na Regionalny Program Operacyjny jako podstawowe narzędzie wsparcia dla samorządów terytorialnych *w zakresie rozbudowy/tworzenia szeroko pojętej infrastruktury komunikacyjnej*. Podkreślił również prowadzone przez Województwo działania na rzecz integracji taryfowej oraz rozbudowy kanałów dystrybucji biletów zintegrowanych.

(akta kontroli str. 687-693)

Wsparciem dla samorządów terytorialnych w zakresie rozbudowy/tworzenia szeroko pojętej infrastruktury komunikacyjnej było dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego. W ramach Regionalnego Programu na lata 2014-2020 dostępne były środki na projekty dotyczące zbiorowego transportu publicznego m.in. w zakresie: integracji różnych środków transportu oraz obsługi podróży (działanie 4.5) i w zakresie integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu, infrastruktury służącej obsłudze podróży korzystających z kolei (działanie 7.2).

W oparciu o te działania, wsparcie przyznano dwóm projektom dotyczącym

¹⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 512.

obiektów zlokalizowanych przy trasach pociągów SKA1:

- Organizacja transportu metropolitalnego gminy Wieliczka poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów oraz budowę i integrację infrastruktury komunikacyjnej (Beneficjent Gmina Wieliczka)¹⁹;
- Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z parkingiem Park&Ride Bronowice oraz terminalem autobusowym (Beneficjent Gmina Miejska Kraków)²⁰. Ww. obiekty zostaną zlokalizowane w bezpośredniej bliskości nowego przystanku kolejowego Kraków Bronowice²¹, zapewniającego również obsługę pociągów SKA1.

Obowiązek skoordynowania rozkładu jazdy autobusów z rozkładami jazdy pociągów obsługujących linię SKA1 został nałożony na KMŁ przez Organizatora w umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w ramach ALD.

(akta kontroli str. 16-17, 687-693)

Zgodnie z § 4 ust. 10 pkt 2 umowy transportowej Organizator przekazywał Operatorowi założenia do Projektu Rozkładu Jazdy na kolejny Okres Rozliczeniowy wraz z informacją o liczbie i rodzaju taboru udostępnionego nie później niż 6 tygodni przed rozpoczęciem terminu składania przez przewoźników pasażerskich wniosków o przydzielenie tras dla pociągów handlowych określonego w sporządzonym przez Zarządcę Regulaminie przydzielania tras pociągów.

W okresie objętym kontrolą w zakresie linii SKA1:

- projekt rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 został przekazany Operatorowi drogą mailową 21 marca 2017 r. Zakładał pociągi w pełnej relacji kursujące co 30 minut;
- projekt rocznego rozkładu jazdy 2018/2019 został przekazany Operatorowi pismem z 15 marca 2018 r. Ze względu na zamknięcia przejazdów zaplanowane przez Spółkę PKP PLK S.A. zakładał pociągi w pełnej relacji kursujące co 60 minut oraz dodatkowo kursujące co 60 minut pociągi krótkich relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Olsza i Kraków Główny – Kraków Lotnisko. Ostatecznie Zarządca Infrastruktury przydzielił trasę jedynie pociągom pełnej relacji kursującym co 60 minut oraz założył dogęszczające je autobusy komunikacji zastępczej w relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny i Kraków Główny – Kraków Lotnisko kursujące również co 60 minut;
- projekt rocznego rozkładu jazdy 2019/2020 został przekazany Operatorowi drogą mailową 22 marca 2019 r. Zakładał ponownie kursowanie pociągów co 30 minut w pełnej relacji, jednakże z uwagi na brak przepustowości Zarządca Infrastruktury założył komunikację zastępczą dla połowy połączeń na odcinku Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny.

(akta kontroli str. 17-18)

Przyczyną częstych zmian w rozkładach jazdy były prace modernizacyjne na terenie krakowskiego węzła kolejowego (linia E30) prowadzone przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK S.A. Prace modernizacyjne oznaczały spore utrudnienia dla pasażerów, w tym korzystających z linii SKA1, polegające m.in. na opóźnieniach pociągów i konieczności przesiadania się do autobusów zastępczych.

Przykładowo: Od początku roku 2017 r. trwały prace remontowe na odcinku trasy kolejowej E30 między Dworcem Towarowym a Mydlnikami; od września 2017 r. rzadziej kursowały pociągi do Balic i Wieliczki z uwagi na to, że ruch między

¹⁹ Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0438/17-00-XVII/302/FE/17 z 10 października 2017 r. (planowane zakończenie Projektu 29 marca 2019 r. zostało zmienione: Aneks nr 1 z 5 kwietnia 2018 r. na 30 listopada 2019 r. oraz Aneks nr 3 z 3 grudnia 2018 r. na 9 października 2020 r.).

²⁰ Umowa nr RPMP.04.05.01-12-854/17-00-XVII/446/FE/18 z 20 grudnia 2018 r. (planowane zakończenie Projektu 31 grudnia 2021 r.).

²¹ Przystanek Kraków Bronowice został oddany do użytku 14 czerwca 2020 r.

Krakowem Głównym a Płaszowem odbywał się po jednym torze; na trasie Wieliczka – Kraków Airport została uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa, z koniecznością przesiadki i zmiany autobusu na krakowskim Dworcu Głównym. Pociągi z Wieliczki kursowały co mniej więcej 30-40 minut, a z lotniska – co 40 minut; w okresie od 10 marca do 8 czerwca 2019 r. w dni robocze kontynuowane były prace budowlane wymuszające wprowadzenie przez zarządcę infrastruktury przerw w ruchu pomiędzy Krakowem Głównym a Podlężem.

W związku ze skalą utrudnień w ruchu pociągów na terenie linii kolejowych w obrębie Krakowa Województwo Małopolskie zwróciło się do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu²² z wnioskiem o wprowadzenie zasady honorowania w miejskiej komunikacji autobusowej i tramwajowej organizowanej przez Miasto Kraków biletów kolejowych pasażerów KMŁ i Przewozów Regionalnych²³. W odpowiedzi przekazano wersję elektroniczną zarządzenia Nr 229/2018 r. Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie wzajemnego honorowania biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie i biletów kolejowych. Uchwała ta została podpisana 7 lutego 2018 r.²⁴ Wzajemne honorowanie wskazanych biletów ustalono do dnia 30 czerwca 2021 r.

W rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym od połowy marca 2020 r. przywrócono 30-minutową częstotliwość pociągów do stacji Kraków Lotnisko, w miejsce dotychczasowych kursów autobusowej komunikacji zastępczej (pociągi kursujące w relacji Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko w cyklu godzinnym zostały uzupełnione o pociągi relacji Kraków Główny – Kraków Lotnisko, co umożliwiło dojazd z centrum miasta do Portu Lotniczego w cyklu półgodzinnym). W przypadkach zmian w kursowaniu pociągów SKA1 kursy realizowane przez pociągi były zastępowane honorowaniem biletów w Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

(akta kontroli str. 77-101, 303-307b)

Przed rozpoczęciem terminu składania przez przewoźników pasażerskich wniosków o przydzielenie tras dla pociągów handlowych, Organizator informował Operatora pisemnie o wykazie linii komunikacyjnych planowanych do powierzenia na ww. okres oraz o liczbie i rodzaju taboru planowanego do udostępnienia. W rozkładach 2017/2018 i 2018/2019 były to EZT typu: 32WE seria EN77; 31WE seria EN78; 40WE seria EN64; 45WE seria EN79 i w rozkładzie 2019/2020 EZT typu: 31WE seria EN78; 40WE seria EN64; 45WE seria EN79.

We własnym zakresie Operator dokonywał wyboru, jaki tabor będzie obsługiwał daną linię komunikacyjną, głównie w oparciu o dostosowanie pojemności taboru do występujących potoków pasażerskich.

(akta kontroli str.73-76, 255-257)

Zadania dotyczące ustalania z operatorami kolejowymi kształtu rocznych rozkładów jazdy realizował Zespół ds. Strategii i Transportu Kolejowego²⁵, działający w ramach

²² Jednostka organizacyjna Miasta Krakowa, zreorganizowana na podstawie uchwały Nr CVIII/2809/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r.

²³ Pismo z 29 grudnia 2017 r. W piśmie wskazano również, że z uwagi na utrudnienia spowodowane budową łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki zawarcia przez KMŁ i Polregio z Gminą Miejską Kraków umowy honorującej uprawnienia do przejazdów środkami komunikacji miejskiej w Krakowie na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów dla pasażerów posiadających ważny bilet kolejowy na tym odcinku.

²⁴ Uchwała Nr XCIV/2463/2018 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r. w sprawie wzajemnego honorowania biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie i biletów kolejowych.

²⁵ Zgodnie z zarządzeniem Nr 36/2020 Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 27 marca 2020 r. w sprawie podziału na wewnętrzne komórki organizacyjne oraz szczegółowego zakresu działania Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu UMWM, do zadań wskazanego Zespołu należała m.in. współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu. Przekazywał on KMŁ założenia do rozkładu jazdy, uzgadniał zmiany w obowiązującym rozkładzie jazdy oraz rozpatrywał propozycje KMŁ w tym zakresie. Do zadań tego Zespołu należały też kwestie dotyczące organizacji ALD. Rozkład jazdy ALD był koordynowany z rozkładem jazdy pociągów obsługujących linię SKA1, co wynikało z zawartych umów o świadczenie w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w ramach których KMŁ realizowały przewozy na liniach ALD.

Zarząd Województwa Małopolskiego powołał również inne Zespoły Zadaniowe:

- 1) Zespół Zadaniowy ds. dialogu na rzecz funkcjonowania przewozów kolejowych w województwie małopolskim²⁶, stanowiący platformę wymiany doświadczeń dla zapewnienia warunków rozwoju oraz poprawy funkcjonowania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego, w tym aktualizacji rozkładów jazdy pociągów. W skład Zespołu wchodził oprócz przedstawicieli Organizatora również m.in. reprezentanci: operatorów, PKP PLK i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Do zadań Zespołu należało w szczególności: wypracowanie stanowisk w sprawach istotnych dla mieszkańców województwa korzystających z usług przewozowych w transporcie kolejowym, rozwiązywanie bieżących problemów oraz wymiana informacji w zakresie realizowanych zadań. Efektem tych działań były m.in. uzgodnienia: w zakresie opracowania i zlecenia wydruku broszur z rozkładami jazdy obu operatorów, które stanowią kompleksowe i aktualne źródło informacji o realizowanych połączeniach kolejowych oraz w zakresie zmian cennika usług przewozowych oraz ofert biletowych obowiązujących na obszarze województwa małopolskiego;
- 2) Zespół Zadaniowy ds. dialogu na rzecz funkcjonowania przewozów autobusowych w Województwie Małopolskim²⁷, stanowiący platformę wymiany doświadczeń dla zapewnienia warunków rozwoju oraz poprawy funkcjonowania przewozów w transporcie drogowym osób, a do jego zadań należało m.in.: wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawach istotnych dla mieszkańców województwa korzystających z przewozów autobusowych, rozwiązywanie bieżących problemów i wymiana informacji w zakresie realizowanych zadań. Efektem tych działań było m.in. uruchomienie linii Olkusz – Krzeszowice, Olkusz – Sułoszowa – Kraków oraz Olkusz – Trzyciąż – Kraków.

(akta kontroli str. 256-257, 687-693)

W zakresie transportu kolejowego ostateczny kształt rozkładu jazdy na linii SKA1 ustalał zarządca infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przed złożeniem przez KMŁ wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej do ww. zarządcy, Województwo przekazało założenia do rozkładów jazdy, które KMŁ winny uwzględnić w składanych wnioskach. Organizator uczestniczył również w procesie wprowadzania zmian w rozkładzie jazdy w okresie jego obowiązywania²⁸.

W zakresie koordynacji systemów komunikacji miejskiej, funkcjonującej w Krakowie i w Wieliczce, z rozkładem jazdy linii SKA1 kompetencje należały do Miasta Krakowa i Gminy Wieliczka jako organizatorów przewozów w komunikacji miejskiej.

W obowiązującym Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim²⁹ założono, że podstawa systemu transportowego w regionie to transport kolejowy, a transport drogowy będzie spełniał funkcję transportu dowozowego do transportu kolejowego. Specyfika

²⁶ Uchwała Zarządu Województwa Małopolskiego nr 992/19 z dnia 6 czerwca 2019 r.

²⁷ Uchwała Zarządu Województwa Małopolskiego nr 993/19 z dnia 6 czerwca 2019 r.

²⁸ Konsultacje z KMŁ prowadzone przez Departament Infrastruktury Drogowej i Transportu UMWM.

²⁹ Załącznik do uchwały Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.

transportu kolejowego wymaga, aby to rozkłady jazdy w transporcie drogowym były dostosowane do ustalonego przez zarządcę infrastruktury rozkładu jazdy pociągów.
(akta kontroli str. 18-22)

2.2. Integracja taryfowa linii SKA1 z innymi środkami transportu

Opis stanu
faktycznego

Na etapie projektowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego na terenie Województwa, Organizator wybrał wprowadzenie taryfy strefowej jako najkorzystniejsze rozwiązanie.

Opracowany przez Wykonawcę projekt zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na terenie województwa małopolskiego został odebrany 14 lutego 2019 r. Stanowił propozycję rozwiązań wdrażanych w aglomeracji krakowskiej i na innych obszarach Województwa. Przedstawione w nim rozwiązania dostosowano do lokalnych uwarunkowań.

W celu zapewnienia współdziałania różnych podmiotów na etapie opracowywania wskazanego projektu w maju 2017 r. powołano Zespół Zadaniowy ds. opracowania Zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na terenie województwa³⁰. Efektem jego prac było m.in. wprowadzenie od 17 lutego 2020 r. jednolitej oferty biletowej obowiązującej w Województwie Małopolskim w przewozach KMŁ i Polregio. Obejmowała ona wprowadzenie m.in. oferty biletów grupowych (również przy przejazdach do/z stacji Kraków Lotnisko); „Małopolskiego biletu dla rodziny”, czy „Małopolskiego biletu rowerowego”. Dostępna była również oferta p.n. „Taryfa Aglomeracyjna Kraków”, w ramach której były m. in. bilety strefowe czasowe, ważne przez 24 godziny i uprawniające do przejazdów w ramach jednego biletu po danej strefie (odpowiednio nr I i II), również w wariantach przyjazdów z/do stacji Kraków Lotnisko. Dodatkowo, w ramach „Taryfy Małopolskiej” obowiązywał bilet zintegrowany odcinkowy miesięczny imienny T/P (miał zastosowanie w przypadku zakupu, w ramach jednej transakcji, biletu kolejowego oraz biletu na system Komunikacji Miejskiej w Krakowie i/lub w Tarnowie; taki bilet kolejowy był o 10% tańszy niż bilet kolejowy zakupiony w ramach oferty niezintegrowanej). Oferta obowiązywała również w przypadku podróży do stacji Kraków Lotnisko i miała zastosowanie w przypadku zakupu, w ramach jednej transakcji, biletu kolejowego oraz biletu na system Komunikacji Miejskiej w Krakowie lub/i Tarnowie. W przypadku biletu kolejowego zintegrowanego z Komunikacją Miejską w Krakowie, szczegółowe zasady współpracy i integracji wypracowane zostały pomiędzy KMŁ i Polregio a Miastem Krakowem. W ramach oferty pn. „Wspólny bilet 70-minutowy” można było nabyć bilet na okaziciela, uprawniający do korzystania ze środków Komunikacji Miejskiej w Krakowie w strefach biletowych I i II oraz pociągów KMŁ, ważny wyłącznie na odcinku linii SKA1: Kraków Olszanica – Wieliczka Rynek Kopalnia lub odwrotnie, przez 70 minut od momentu skasowania w środkach komunikacji miejskiej lub nabycia biletu w pociągach lub aplikacji mobilnej iMKA. W ramach „Taryfy Wielickiej” obowiązywał jeden bilet na przejazd pociągiem i ALD w ramach biletu czasowego lub odcinkowego miesięcznego imiennego.

W pociągach Województwa Małopolskiego obsługiwanych przez KMŁ i Polregio ujednolicono została informacja pasażerska wyświetlana na ekranach, a także wprowadzono jedną wspólną broszurę zawierającą rozkłady jazdy pociągów i informacje przewozowe o realizowanych połączeniach kolejowych.

Kolejnym polem integracji połączeń m.in. linii SKA1 z innymi środkami transportu była Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA).

Projekt MKA obowiązywał na obszarze, na którym była stosowana „Taryfa Małopolska”, czyli na wszystkich liniach kolejowych w Małopolsce, na których

³⁰ Uchwała Nr 668/17 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 4 maja 2017 r. w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego ds. opracowania Zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na terenie województwa małopolskiego.

wykonywane były przewozy kolejowe realizowane na zlecenie Samorządu Województwa Małopolskiego, a także na odcinkach poza Małopolską, na których obowiązuje ww. Taryfa (np. od granicy województwa do Katowic). MKA zakładała integrację funkcjonujących w regionie usług związanych z publicznym transportem zbiorowym – w jeden spójny i przyjazny system. Na jednym nośniku (w formie tradycyjnej karty MKA lub aplikacji mobilnej iMKA) możliwa była wzajemna integracja różnych środków transportu zbiorowego i transportu zbiorowego z transportem indywidualnym. W systemie dostępne były bilety kolejowe i autobusowe (Komunikacja Miejska w: Krakowie, Tarnowie, Zakopanem, Nowym Targu i Wieliczce). Dodatkowo, dzięki integracji systemu MKA z istniejącymi systemami, karta była akceptowana np. w automatach biletowych Krakowskiej Karty Miejskiej, a w Tarnowie była również nośnikiem e-portmonetki. Planowane było wprowadzenie do systemu MKA ofert biletowych obowiązujących w przypadku podróży realizowanych pomiędzy Województwem Małopolskim a województwami ościennymi.

Na terenie Województwa dostępna była także specjalna oferta „Wspólny Bilet Samorządowy”, w której podróż odbywała się na podstawie imiennego biletu, ważnego przez 24 godziny i uprawniającego do nieograniczonej liczby przejazdów w pociągach uruchamianych przez wybranych przewoźników, w tym KMŁ. KMŁ uczestniczyły także w projekcie, w ramach którego pasażerowie korzystający z oferty pn. „Wspólny bilet” mogli kupić jeden bilet na całą podróż, którego cena została wyliczona w oparciu o jedną taryfę. Oferta stosowana była przy przejazdach jednorazowych w komunikacji krajowej, w ramach wybranego przez podróżnego „Planu Podróży”, realizowana pociągami uruchamianymi przez co najmniej dwóch Przewoźników uczestniczących w projekcie. W przypadku integracji transportu indywidualnego parking przesiadkowy w systemie Park&Ride (Wieliczka Park) był dla pasażerów SKA1 parkingiem bezpłatnym .

Jak wskazał p.o. Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu, z uwagi na podział kompetencji w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego pomiędzy jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, wdrażanie rozwiązań integrujących transport kolejowy z przewozami o charakterze gminnym czy powiatowym wymaga współpracy z partnerami zewnętrznymi oraz ich gotowości do ponoszenia kosztów w tym zakresie. (...) dalsze plany wdrażania integracji transportowej w całym regionie uzależnione będą od gotowości innych podmiotów do współpracy w tym zakresie.

(akta kontroli str. 16-22, 33-36)

W KMŁ na linii SKA1 obowiązywały oferty biletowe wynikające z następujących taryf: „Taryfa Małopolska”, „Taryfa Aglomeracyjna Kraków”, „Małopolski bilet rowerowy”, „Małopolski bilet dla rodziny”, „Małopolski bilet dla Zasłużonych Honorowych Dawców Krwi”, „Wspólny bilet”, „Taryfa Wielicka”, „Wspólny bilet 70-minutowy”, „Wspólny Bilet Samorządowy”. Warunki wynikające z sześciu pierwszych taryf obowiązywały również u Operatora Polregio na trasie pokrywającej się z linią SKA1.

W warunkach stosowania ww. taryf przewidziano, że w zależności od rodzaju biletu, można było go nabyć: w wyznaczonych kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem systemu MKA oraz aplikacji mobilnej iMKA , poprzez serwis E-PODRÓŻNIK BILETY i serwis BILKOM oraz u obsługi w pociągu. Zasady sprzedaży dostępnych biletów zostały także określone w „Regulaminie przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.”, dostępnym na stronie internetowej operatora .

Zawarte przez Województwo z Operatorami umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym zobowiązywały ich do

zapewnienia dystrybucji biletów obowiązujących w obsługiwanych przez nich pociągach.

(akta kontroli str. 20-22, 37-70)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania podjęte przez Urząd w zakresie integracji taryfowej SKA, w tym linii SKA1, z komunikacją miejską i gminną Krakowa oraz Wieliczki. NIK zauważa jednak niewystarczającą współpracę Województwa Małopolskiego z ww. organizatorami lokalnego transportu zbiorowego w zakresie integracji międzygałęziowej i przestrzennej, choć taki postulat wynikał z zapisów Planu transportowego Małopolski.

OBSZAR

3. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą:

- 1) KMŁ przekazały do UMWM dwa wnioski dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego, z czego jeden dotyczył funkcjonowania linii SKA3, a drugi przedłużenia linii ALD (został przekazany do Powiatu Wielickiego ze względu na przebieg linii);
- 2) bezpośrednio do UMWM wpłynęło 730 wystąpień dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego, z czego 214 dotyczyło linii SKA, w tym 28 linii SKA1.

Analiza, którą objęto 9 skarg/wniosków dotyczących SKA1, które wpłynęły do Urzędu bezpośrednio, wykazała że:

- przekazane skargi/wnioski zostały rozpatrzone terminowo i udzielono na nie odpowiedzi;
- ich przedmiotem były głównie wnioski o korektę rozkładu jazdy.

W 2020 r. (do 15 czerwca) nie wpłynęła żadna skarga lub wniosek dotyczący SKA1.

(akta kontroli str. 102-108,202-235)

KMŁ przekazywały Organizatorowi, zgodnie z zapisami umowy transportowej, kwartalne oraz roczne zestawienia skarg i reklamacji. Organizator nie wzywał KMŁ do złożenia zestawienia skarg, wniosków i reklamacji dotyczących Autobusowych Linii Dowozowych.

(akta kontroli str. 105-108, 204-205, 253-254)

Działając na mocy umowy transportowej, pracownicy UMWM przeprowadzali w KMŁ kontrole realizacji umowy transportowej oraz wykonywanych usług. Kontrolując pociągi obsługujące linię SKA1, sprawdzano m.in. ich punktualność, napętnienie, system informacji pasażerskiej, standard przewozu osób³¹ oraz wygodę podróży³². W okresie objętym kontrolą skontrolowano łącznie 58 pociągów (w 2017 r. – 19, w 2018 r. – 16 i w 2019 r. – 15 pociągów, do 31 marca 2020 r. – 8 pociągów). Z każdej kontroli został sporządzony protokół.

W wyniku kontroli przeprowadzonej 20 listopada 2019 r. w dwóch pociągach relacji Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek-Kopalnia i Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko, po stwierdzeniu nieprawidłowości w zakresie komfortu podróży, zalecono

³¹ Ogólna estetyka, ogólny wygląd taboru.

³² M.in.: sprawność ogrzewania/klimatyzacji, czystość pociągu, sprawność techniczna: okien, drzwi, miejsc siedzących, sprawność urządzeń sanitarnych, działanie obsługi pociągu, dostosowanie pojemności taboru do natężenia ruchu, sprzedaż biletów w pociągu, funkcjonowanie automatów biletowych,

dokonanie przeglądu urządzeń sanitarnych. Zalecenie pokontrolne przekazano KMŁ³³.

(akta kontroli str. 106-108, 117-201, 250-254, 315-316)

Zgodnie z § 8 umowy transportowej Operator składał: pisemny raport rozliczeniowy z realizacji umowy z poszczególnych Kwartałów Sprawozdawczych oraz zbiorcze sprawozdanie dotyczące wykonywania usług za cały poprzedni okres rozliczeniowy (do 30 kwietnia każdego roku). Wszystkie ww. raporty zostały przekazane Organizatorowi terminowo.

Zgodnie z umowami regulującymi świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w ramach Autobusowych Linii Dowozowych Operator składał sprawozdanie z realizacji tych usług w terminie:

- 45 dni od dnia zakończenia świadczenia usług (umowy obowiązujące w okresach: od 1 września do 31 grudnia 2017 r. i od 1 stycznia do 1 marca 2018 r.);
- 60 dni od dnia zakończenia świadczenia usług, sprawozdanie z ich realizacji (pozostałe umowy obowiązujące od 2 marca 2018 r. do 31 marca 2020 r.).

Dwa pierwsze sprawozdania z realizacji usług w ramach Autobusowych Linii Dowozowych zostały złożone z opóźnieniem, za co Organizator naliczył kary umowne. Pozostałe sprawozdania złożono terminowo.

(akta kontroli str. 105-112, 204-205, 352, 360, 369, 376)

Badanie jakości usług wykonywanych przez KMŁ prowadzone były w ramach kontroli przeprowadzanych przez Organizatora, w trakcie których, przy sprawdzaniu standardu świadczonych usług, zwracano uwagę m.in. na prawidłowe działanie systemu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, wyposażenie toalet, prawidłowe oznakowanie taboru i działanie systemu informacji pasażerskiej, prawidłowe działanie automatów biletowych i Wi-Fi wewnątrz pojazdu. Sytuacja epidemiczna w kraju spowodowała wstrzymanie tych kontroli. Ich wznowienie planowane jest w momencie, kiedy będzie to w pełni bezpieczne zarówno dla osób wykonujących kontrolę, jak i pasażerów.

W efekcie przeprowadzenia 16 lutego 2017 r. przez studentów Politechniki Krakowskiej ankiet uzyskano informację o podróżach od ponad 1100 pasażerów na linii SKA1. Ankiety dotyczyły m.in. relacji i motywacji podróży, wykorzystywanych przystanków, sposobu i czasu dotarcia do przystanku początkowego, sposobu podróżowania przed uruchomieniem linii SKA1.

Całościowej analizie oceny przez pasażerów jakości wykonywanych przewozów miały służyć, zaplanowane na 2020 r., Kompleksowe Badania Ruchu w Województwie Małopolskim, realizowane w ramach projektu pod wskazaną nazwą tj. „Wykonanie i opracowanie Kompleksowych Badań Ruchu na terenie Województwa Małopolskiego wraz z aktualizacją Planu Transportowego”, przeprowadzane na reprezentatywnej grupie pasażerów. Badania miały polegać na przeprowadzeniu ankiet w zakresie mobilności transportowej ludności i pozwolić na poznanie ocen mieszkańców w zakresie obecnego systemu transportowego Województwa i ich preferencji. Z uwagi na zaistniałą sytuację epidemiczną badania zostały przemodelowane, jako jeden z etapów realizacji zadania założono przeprowadzenie analizy zachowań transportowych użytkowników systemu transportowego Województwa Małopolskiego w oparciu o dane o przemieszczeniach kart SIM. Szacunek powinien zostać wykonany na podstawie analizy zdarzeń³⁴ rejestrowanych w sieci komórkowej powiązanych z jej użytkownikami i ich zachowaniem.

³³ Pismo z 7 stycznia 2020 r.

³⁴ Zdarzenia to m.in.: zmiana lokalizacji i związana z tym zmiana stacji bazowej jako miejsca logowania urządzenia mobilnego, wysłanie SMS czy wykonanie połączenia telefonicznego.

Część parametrów dotyczących rozkładów jazdy, założonych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim³⁵, w tym czas jazdy, prędkość przejazdu, uwarunkowana była czynnikami wynikającymi z zakresu działań zarządcy infrastruktury kolejowej. P.o. zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał, że *obecnie na odcinku Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek Kopalnia prędkość wynosi 70 km/h, a czas przejazdu waha się w granicach 7-10 minut, natomiast między p.o. Kraków Młynówka a Kraków Lotnisko prędkość wynosi 80 km/h, a czas przejazdu 7 minut. Dla rozkładu jazdy 2016/2017 czasy przejazdu były zbliżone do obecnych: Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Bieżanów 9 minut, a Kraków Młynówka – Kraków Lotnisko 7 minut.*

W umowie transportowej na odcinku Kraków Główny – Kraków Lotnisko – Kraków Główny założono 40 par pociągów (jedna para była zgodnie z umową planowana do uruchomienia od 1 kwietnia br.), na odcinku Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia 39 par. Z uwagi na ograniczenia przepustowości, a także w wybranych godzinach całkowite przerwy w ruchu, organizacja ruchu wyglądała następująco:

- 19 par pociągów kursowało normalnie;
- 15 par było obsługiwanych komunikacją zastępczą uruchamianą przez KML;
- 5 par było odwołanych z uwagi na całkowitą przerwę w ruchu na odcinku Kraków Główny – Kraków Bieżanów³⁶.

W związku z pandemią choroby COVID-19 oferta została czasowo ograniczona odpowiednio do 9 i 14 par. Od 14 czerwca 2020 r., tj. od daty wprowadzenia ostatniej korekty rozkładu jazdy, zwiększono liczbę pociągów: pociągi na linii Kraków Główny – Kraków Lotnisko – Kraków Główny 21 par, na linii Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia 39 par.

W rozkładzie jazdy 2016/2017 linią SKA1 szacowano przewiezienie 2,93 mln podróżnych, a przewieziono 3,64 mln (dobowy potok wynosił 10 tys. osób). W I kw. 2020 r. pociągami linii SKA1 przewieziono 545 tys. pasażerów, a Operator szacował przewiezienie 690 tys. pasażerów (dobowy potok wynosił 6,4 tys. osób). Główną przyczyną spadku liczby pasażerów było wstrzymanie operacji lotniczych³⁷.

(akta kontroli str. 240-241, 243-246)

System monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, do którego założenia zawarte zostały w Planie Transportowym, wdrażany jest systematycznie. Stale prowadzony jest monitoring dotyczący usług świadczonych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym szczegółowo Organizator analizował m.in.: liczbę podróżnych korzystających z poszczególnych usług, wykonaną pracę eksploatacyjną, liczbę zrealizowanych kursów, ich punktualność oraz liczbę skarg i reklamacji wpływających od pasażerów, które pozwalają zobrazować poziom satysfakcji podróżnych ze świadczonych usług. Ww. dane Operator przekazywał zgodnie z Umową transportową.

P.o. zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał, że w 2020 r. planowane było zadanie pn. „Wykonanie i opracowanie Kompleksowych Badań Ruchu na terenie Województwa Małopolskiego wraz z aktualizacją Planu Transportowego”, dzięki któremu możliwe byłoby monitorowanie niemal wszystkich wskaźników wymienionych w Planie Transportowym.

³⁵ Przyjęty uchwałą Nr LVII/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. dalej: Plan Transportowy.

³⁶ Na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy KML a Gminą Miejską Kraków, podróżni posiadający ważne bilety kolejowe mogą w tych godzinach korzystać z komunikacji miejskiej.

³⁷ Dobowe potoki pasażerów na linii SKA1 wynosiły w kwietniu i maju 2020 r. odpowiednio 315 i 585 osób

Wdrażany obecnie drugi etap realizacji projektu pn. „Małopolska Karta Aglomeracyjna” zmierza do zwiększenia efektywności publicznego transportu zbiorowego i wzajemnej integracji różnych środków tego transportu oraz transportu zbiorowego z transportem indywidualnym. Etap ten dotyczy rozbudowy systemu poprzez m.in. montaż kasowników w pociągach, terminali w pojazdach realizujących drogowy przewóz osób oraz budowę systemu informacji pasażerskiej (w celu realizacji programu integracji taryfowo-biletowej na terenie Województwa Małopolskiego). Będzie także wprowadzona nowa wersja aplikacji mobilnej iMKA, wyposażonej w specjalny planer podróży.

(akta kontroli str. 240-246)

W zakresie potrzeby zmian w zakresie realizacji przewozów na linii SKA1 P.o. zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wyjaśnił:

(...) Podstawowym standardem obsługi pasażerów w zakresie częstotliwości połączeń jest takt 30 minutowy w całej relacji. Taka częstotliwość funkcjonowała przez niecałe 2 lata, od XII 2014 do IX 2017 r. i wówczas linia SKA1 wskazywana była jako wzór funkcjonowania transportu kolejowego na terenie aglomeracji. Jednak od września 2017 r. prace remontowe prowadzone przez Spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym zarządzane okresowo przerwy w ruchu, wymuszają ograniczenia częstotliwości kursowania pociągów, a za odwołane pociągi uruchamiana jest komunikacja zastępcza.

Województwo Małopolskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, oczekuje na zakończenie prowadzonych przez zarządcę infrastruktury prac modernizacyjnych, tak by móc zaoferować pasażerom oczekiwany standard obsługi w postaci 30 minutowego taktu przez cały dzień i stałobieżnego rozkładu jazdy umożliwiającego lepsze korzystanie z publicznego transportu zbiorowego. (...) Województwo Małopolskie dostrzega konieczność prowadzenia prac modernizacyjnych, dzięki którym będzie możliwe zaoferowanie podróżnym jeszcze wyższego standardu obsługi. Traktując okres modernizacji linii kolejowych jako okres przejściowy, Województwo, we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój publicznego transportu, zrealizowało szereg inicjatyw, które sprawiają, że standard przewozu stoi na wysokim poziomie, a usługi przewozowe realizowane na trasie Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Lotnisko, są powszechnie dostępne dla pasażerów. W efekcie linia SKA1 z jednej strony służy mieszkańcom aglomeracji krakowskiej, a z drugiej stanowi wygodne połączenie jednego z największych portów lotniczych w kraju z jednym z największych polskich miast: Krakowem. Założenia określone w Planie transportowym dotyczące linii SKA1 są konsekwentnie realizowane przez Województwo Małopolskie i obecnie nie zachodzi konieczność ich modyfikacji. (...)

Wskazane wyżej inicjatywy obejmowały w szczególności:

- zakup przez Województwo nowoczesnego taboru do obsługi linii SKA1,
- montaż automatów biletowych MKA w ww. pociągach,
- montaż automatów stacjonarnych MKA w pobliżu stacji i przystanków kolejowych,
- stworzenie aplikacji mobilnej iMKA,
- udostępnienie ofert biletowych (kolejowych i komunikacji miejskiej) w jednym systemie MKA,
- wprowadzenie biletu 70-minutowego na przejazd na linii SKA1 i KMK,
- wprowadzenie zintegrowanego biletu obowiązującego w transporcie kolejowym i KMK,
- uruchomienie sieci Autobusowych Linii Dowozowych (ALD),
- wprowadzenie oferty biletów czasowych i okresowych, uprawniających do przejazdu pociągiem na linii SKA1 oraz honorowanych w pojazdach ALD.

P.o. zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał również:

- wszystkie kursy są realizowane nowoczesnymi pociągami przystosowanymi do obsługi osób niepełnosprawnych, wyposażonymi w automaty biletowe wchodzące w skład systemu MKA (np. pasażer może kupić również bilet Komunikacji Miejskiej w Krakowie i kontynuować podróż autobusem lub tramwajem);
- na przystankach położonych na linii SKA1 lub w ich bezpośrednim pobliżu znajdują się automaty MKA, co umożliwia pasażerom łatwe nabycie biletu na przejazd pociągiem; m.in. wspólny bilet 70-minutowy umożliwiający korzystanie z pociągów na linii SKA1 oraz środków Komunikacji Miejskiej w Krakowie;
- działania podejmowane w celu zapewnienia szerokiego dostępu do przewodów realizowanych w ramach SKA1 dotyczą również Wieliczki i sąsiadujących z nią gmin (m.in. sieć połączeń Autobusowych Linii Dowozowych);
- szczegóły dotyczące zakresu przewozów w ramach kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów wprowadzane są w drodze aneksów do wieloletniej umowy transportowej, dzięki czemu Województwo może elastycznie dopasowywać ofertę przewozową do dostępnej przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych i występujących potrzeb przewozowych;
- we wrześniu 2019 r. Województwo podpisało ze spółką PKP PLK List Intencyjny w sprawie współpracy na rzecz opracowania Wstępnego Studium Wykonalności określającego kierunki rozwoju transportu kolejowego – sieci linii kolejowych na terenie Województwa Małopolskiego.

(akta kontroli str. 242, 247-249, 687-693)

KMŁ z tytułu świadczenia usług w ramach SKA1 przysługują zarówno wpływy osiągnięte z tytułu wykonywania przewozów (w szczególności wpływy z biletów), jaki i środki finansowe stanowiące rekompensatę finansową pochodzące z budżetu Województwa Małopolskiego. Wysokość rekompensaty finansowej stanowiła różnicę między planowanymi kosztami i planowanymi przychodami.

Kwoty rekompensaty wypłaconej KMŁ w poszczególnych okresach rozliczeniowych wskazanej umowy przedstawiono w tabeli:

Okres rozliczeniowy	Rozkład jazdy pociągów 2016/2017 ¹⁾	Rozkład jazdy pociągów 2017/2018 ²⁾	Rozkład jazdy pociągów 2018/2019 ²⁾
rekompensata całkowita (zł)	25 859 547,99	45 719 032,90	48 369 989,16
w tym na linii SKA	16 624 791,55	36 048 570,08	35 566 252,75
w tym SKA1	5 817 735,32	8 023 399,17	6 486 926,91

¹⁾ SKA1 i SKA3

²⁾ SKA1, SKA2 i SKA3

Również w umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym w ramach Autobusowych Linii Dowozowych Organizator był zobowiązany do wypłacania rekompensaty na rzecz Operatora.

Za realizację wskazanych usług w okresie od 1 września 2017 r. do 31 marca 2020 r. Organizator wypłacił środki w wysokości 6 603 018,72 zł.

(akta kontroli str. 244-246,315-316, 318-320)

Zgodnie z § 4 ust. 12 umowy transportowej Operator zobowiązany był do rzetelnego obliczania wskaźnika punktualności, kwartalnie, dla każdego pociągu osobno. Za opóźnienie uważano m.in. przekroczenie terminu odjazdu pociągu ze stacji początkowej lub przyjazdu do stacji końcowej wynoszące co najmniej 10 minut. Przed naliczeniem kar umownych za niedochowanie wskaźnika punktualności

Organizator wzywał Operatora do złożenia pisemnych wyjaśnień co do okoliczności ich powstania. Wraz z Raportem z realizacji umowy transportowej za III kwartał 2017 r. wykazującym 4 pociągi z niedochowanym wskaźnikiem punktualności (w tym 2 na linii SKA1) KMŁ przedstawiły wyjaśnienia, w których wskazały, że niedochowanie tego wskaźnika w pociągach SKA1 nastąpiło z przyczyn przez nich niezawinionych, a dla pozostałych pociągów wina Operatora była częściowa³⁸. Mając to na uwadze Organizator odstąpił od naliczenia kar umownych dla pociągów linii SKA1, a dla pozostałych 2 pociągów wysokość kary została ograniczona proporcjonalnie do stopnia zawinienia Organizatora do kwoty 10 096,15 zł.

W okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 marca 2020 r. Organizator odnotował 86 przypadków odwołania pociągów przez KMŁ w całości lub części relacji bez zapewnienia komunikacji zastępczej. Każdy przypadek wraz z wyjaśnieniami Operator przedstawił w ramach codziennych zestawień odstępstw od rozkładu jazdy. W jednym przypadku odstąpiono od naliczenia kary umownej, ponieważ KMŁ zamówiły autobus zastępczy, z uwagi jednak na utrudnienia w ruchu drogowym nie zdążył on zostać podstawiony przed kolejnym w dobie pociągiem. W pozostałych 85 przypadkach naliczono kary umowne na łączną kwotę 42 500 zł. Kary za 45 odwołanych pociągów na linii SKA1³⁹ wyniosły 22 500 zł. Za każdym razem Operator otrzymywał noty obciążeniowe. Wskazane kary nie były potrącane z transzy z wynagrodzenia za wykonane usługi.

P.o. zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu wskazał, że *Organizator nie odnotował uchybień stwarzających zasadność do naliczania Operatorowi kar umownych za niezgodne z Umową wykonanie usług, niedochowanie terminu wykonania zobowiązań oraz nieterminowe przekazywanie Organizatorowi informacji o liczbie i sposobie załatwiania skarg składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.*

W zakresie ALD, na KMŁ nałożono kary umowne wynikające z:

- nieuruchomienia lub uruchomienia w niepełnej relacji 72 autobusów ujętych w rozkładzie jazdy od 1 września do 31 grudnia 2017 r., z przyczyn zawinionych przez Operatora (kara umowna w kwocie 10 800 zł);
- opóźnieniu w przekazaniu sprawozdań z realizacji umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i sprawozdań z przeprowadzonego badania liczby pasażerów w okresach: od 1 września 2017 r. do 1 marca 2018 r., nie dopełnienia obowiązku zwrotu wszystkich egzemplarzy zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w ramach ALD po zakończeniu realizacji umowy z 29 grudnia 2017 r., nieuruchomienia lub uruchomienia w niepełnej relacji 16 autobusów w okresie od 1 stycznia do 1 marca 2018 r., z przyczyn zawinionych przez Operatora (kary umowne w łącznej kwocie 59 400 zł);
- niedostarczenia: wykazu pojazdów, cennika biletów i opłat, opóźnienia w zwrocie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, nieuruchomienia lub uruchomienia w niepełnej relacji autobusu w okresie od 2 marca do 31 sierpnia 2018 r., z przyczyn zawinionych przez Operatora (kary umowne w łącznej kwocie 42 050 zł);
- niedostarczenia cennika biletów i opłat, nieuruchomienia lub uruchomienia w niepełnej relacji autobusu w okresie od 1 września do 31 grudnia 2018 r., z przyczyn zawinionych przez Operatora (kary umowne w łącznej kwocie

³⁸ Pismo z 14 listopada 2017 r.

³⁹ W 2017 r. 43 pociągi, w 2018 r. 2 pociągi,

7 550 zł); odstąpiono od nałożenia kary umownej z tytułu opóźnienia w zakresie przedłożenia wykazu pojazdów⁴⁰.

(akta kontroli str. 106-108, 250-254, 315-316, 318-325)

Zgodnie z § 9b umowy transportowej, wprowadzonym Aneksem nr 3 z 8 grudnia 2017 r., w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 Organizator był zobowiązany do przekazania Operatorowi środków finansowych w wysokości do 800 000,00 zł z przeznaczeniem na sfinansowanie wartości netto napraw, które nie stanowią zwykłych kosztów utrzymania elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN77, użyczonych do eksploatacji w drodze odrębnej umowy. Z uwagi na niezłożenie przez KMŁ dokumentów rozliczeniowych w terminie określonym umową, środki na ww. cel nie zostały przekazane.

Rozliczenie środków finansowych wraz z kopiami dokumentów potwierdzających wykonanie prac modernizacyjnych EZT serii EN77 wpłynęło do Urzędu 15 lutego 2019 r. Odpowiadając⁴¹ Dyrektor Departamentu Transportu i Komunikacji wskazał, że zgodnie z § 9b ust. 1 umowy transportowej przekazanie środków następuje w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy tj. od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. Środki na powyższy cel, pochodzące z Funduszu Kolejowego, zostały zarezerwowane i ich wykorzystanie było dozwolone wyłącznie w ramach budżetu roku 2018. W związku z brakiem złożenia przez KMŁ dokumentów, o których mowa w § 9b ust. 4 umowy transportowej, w terminie, Zarząd Województwa zobowiązany do sprawozdawczości z wykorzystania Funduszu Kolejowego, przekazał stosowną informację o niewykorzystaniu należnych kwot w roku 2018 do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów.

W okresie od marca do listopada 2018 r. KMŁ zwracały się do Organizatora o akceptację w przypadkach, gdy planowany koszt jednostkowy naprawy przekraczał 5000 zł. W jednym przypadku UMWM nie zaakceptował wydatków, wskazując, że modernizacja rozumiana jako unowocześnienia i trwałe ulepszenie pojazdów, prowadzące do zwiększenia ich wartości, nie podlega finansowaniu w oparciu o postanowienia umowy transportowej.

W roku 2019 i w I kw. 2020 r. Województwo Małopolskie nie przewidywało i nie przekazywało KMŁ środków na sfinansowanie prac modernizacyjnych EZT serii EN77.

(akta kontroli str. 258-302)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania podejmowane przez Urząd w zakresie poprawy standardów i warunków podróży w pociągach obsługujących trasę SKA1.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

⁴⁰ Zgodnie z umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym w ramach Autobusowych Linii Dowozowych, Organizator może odstąpić od nałożenia kary za opóźnienie w przedłożeniu wykazu pojazdów jeżeli opóźnienie nie przekroczy 10 dni i Organizator nie poniesie z tego tytułu żadnych szkód.

⁴¹ Pismo z 20 lutego 2019 r.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Wobec niesformułowania wniosków i uwag NIK nie oczekuje odpowiedzi na niniejsze wystąpienie.

Kraków, lipca 2020 r.

Kontrolerzy

Barbara Antkiewicz
doradca ekonomiczny

Małgorzata Korusiewicz
główny specjalista kontroli państwowej