

Cecha wyróżniającą IRIPK jest pełna niezależność i obiektywność w formułowaniu ocen stanu transportu kolejowego i obiektywnym diagnozowaniu jej przyczyn, która spotyka się uznaniem administracji publicznej, sektora prywatnego i mediów. Pozycję Instytutu potwierdza obecność w pracach systemowych dotyczących tej gałęzi transportu na poziomie ogólnopolskim i i pozytywne oceny prowadzonych prac przez inspektorów Najwyższej Izby Kontroli. Kolejnym dowodem uznania dla Instytutu jest zaproszenie jego przedstawicieli do Komitetu Sterującego Sektorowego Programu Operacyjnego- Transport działającego przy Ministrze Infrastruktury poprzedzone wyborami koordynowanymi przez resorty środowiska i infrastruktury.

Cytaty z ostatnich dwóch raportów NIK dokumentujące prawidłowość prac Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei jako elementu organizowania przewozów przez urzędy marszałkowskie.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Informacja o wynikach kontroli organizowania i finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich styczeń 2008 - 41000/06

strony 19-20 Przyczyną braku lub ograniczonej realizacji zadań z zakresu ustalania zapotrzebowania na przewozy regionalne było nieprzygotowanie organizacyjne urzędów do wykonywania tych czynności. W szczególności brakowało odpowiednio przygotowanych kadr. Nie zadbano także o wykształcenie instrumentów koniecznych do wykonywania tego typu zadań oraz nie wprowadzono mechanizmów weryfikowania danych dotyczących wielkości przewozów pasażerskich uzyskiwanych od przewoźników. Ważniejsze wyniki kontroli:

. W Lubelskim Urzędzie Marszałkowskim w 2006 r. niewystarczające było rozpoznanie popytu. Opierało się ono bowiem o dane przewoźnika, bez dokonania ich weryfikacji np. w drodze realizacji zawartego w 2005 r. porozumienia z Lubelskim Zakładem Przewozów Regionalnych PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. w sprawie wspólnych badań potoków podróży. Potrzebę weryfikacji potwierdziły wyniki badań Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, wg których przewoźnik ten, ofertę przewozową opierał na fragmentarycznych informacjach, bez precyzyjnej analizy popytu i podaży, celowo wygaszał popyt, priorytetowo traktował trasy dojazdowe pracowników kolei.

. W Województwie Lubuskim w latach 2004-2005 nie przeprowadzono badań dostosowania organizacji kolejowych przewozów regionalnych do aktualnych potrzeb społecznych województwa w celu zrationalizowania wydatków na dofinansowanie tych przewozów. Działania takie podjęto dopiero w listopadzie 2006 r., zlecając Instytutowi Rozwoju Promocji Kolei m.in. pomiar frekwencji we wszystkich pociągach regionalnych, analizę struktury wpływów z biletów oraz potoków pasażerskich, analizę rodzaju, ilości, stanu technicznego i sanitarnego wykorzystywanego taboru, a także wskazania pociągów o najniższym stopniu pokrycia kosztów wpływami wraz z propozycją optymalizacji oferty przewozowej. Potrzeba takich badań wynikła m.in. z kontroli frekwencji w pociągach oraz rodzaju zastosowanego taboru, przeprowadzonej wspólnie w październiku 2005 r. przez PKP i Urząd Marszałkowski. W czasie kontroli ujawniono szereg nieprawidłowości, w tym m.in. niezasadne ekonomicznie zestawienie pociągu relacji

Zbąszynek-Rzepin. Wyniki tej kontroli nie zostały jednak wykorzystane do podjęcia działań w zakresie racjonalizacji przewozów pasażerskich.

. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w okresie objętym kontrolą nie posiadał należytego rozpoznania popytu społeczności województwa w zakresie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. W latach 2004-2006 (do 31.08.) Urząd przy określaniu tych potrzeb kierował się głównie: danymi Spółki PKP Przewozy Regionalne; skargami i wnioskami dotyczącymi rozkładu jazdy pociągów składanymi przez pasażerów; pilotażowymi wynikami badań potoków pasażerskich w pociągach regionalnych, które 30.09.2005 r. otrzymał od Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei z Warszawy oraz wynikami własnych kontroli przeprowadzonych w pociągach regionalnych.

Wskutek przedstawionych wyżej nieprawidłowości samorządy województw nie miały faktycznego rozpoznania w zakresie wielkości zapotrzebowania na pasażerskie kolejowe przewozy regionalne. Posiadanie wiarygodnych informacji było niezbędne samorządom do prawidłowego sformułowania zamówienia na wykonanie usługi publicznej.

strona 39 Niewystarczająco kontrolowano wypełnianie określonych w umowach z przewoźnikami zadań dotyczących wymagań jakościowych i bezpieczeństwa przewozów. Brakowało w szczególności dokonywania systematycznych (planowych) kontroli jakości świadczonych usług.

Przyczyna tego stanu tkwiła głównie w niewyznaczeniu w urzędach marszałkowskich komórek organizacyjnych i osób uprawnionych do przeprowadzania kontroli podmiotów świadczących usługi w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich. O potrzebie kontrolowania świadczonych usług przewozowych, świadczyły wyniki kontroli przeprowadzonych u przewoźników przez urzędy w trakcie kontroli NIK (z inicjatywy kontrolerów NIK). Ujawniano bowiem wówczas szereg istotnych nieprawidłowości i uchybień w wywiązywaniu się przewoźników z postanowień umów.

. W Lubelskim Urzędzie Marszałkowskim nie przeprowadzano kontroli i oceny wywiązywania się przez przewoźnika z postanowień umownych dot. wymogów jakościowych, punktualności oraz wygody podróżowania, w tym ułatwień uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych a także wymogów w zakresie bezpieczeństwa podróży. Obowiązek ten spoczywał na Departamencie Mienia Samorządowego, Infrastruktury i Transportu. Podkreślenia wymaga, iż dokonane w 2005 r. przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei badania potoków podróży wykazały nienależyty stan estetyczny wagonów, a doraźna kontrola 2 pociągów regionalnych przeprowadzona toku niniejszej kontroli z inicjatywy kontrolerów NIK, ujawniła m.in. niedostosowanie wagonów do przewozu osób niepełnosprawnych i zły stan sanitarny taboru.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Informacja o wynikach kontroli wykonywania publicznych usług w transporcie lipiec 2002 - KKT 41003/01

strona 10 Wprowadzenie obowiązku organizowania przez samorządy szczebla wojewódzkiego regionalnych przewozów kolejowych, w tym ewentualnego finansowania ich z własnych środków, w połączeniu z obowiązkiem koordynowania rozkładów jazdy, postawiło przed zarządami województw jakościowo nowe zadanie - konieczność umiejętnego, systemowego sterowania regionalnym transportem zbiorowym. Problemy związane z realizacją

wspomnianych zadań władze samorządowe rozwiązywały w zróżnicowanym stopniu i zakresie. Pożądane rozwiązania w tej sferze przyjęto w województwie opolskim. Miejscowy urząd marszałkowski przyjął, że koordynowanie rozkładów jazdy musi łączyć funkcjonowanie wszystkich przewoźników transportu zbiorowego, opierać się na badaniu potrzeb, ocenie kosztów i współtworzyć strategię komunikacji publicznej w regionie. Fakt zlecenia tego zadania specjalistycznej firmie wskazuje jednak, że urząd ten nie był przygotowany organizacyjnie i kadrowo do samodzielnego jego wykonania. W pozostałych urzędach działania w tej sferze polegały głównie na planowaniu, uzgadnianiu i koordynowaniu przebiegu linii, a także ich zmianach - na wnioski przewoźników."

strona 39 W postępowaniu o zamówienie publiczne wyłoniono "Koordynatora komunikacji autobusowej i kolejowej". Jego zadania w zakresie autobusowej komunikacji publicznej obejmowały: koordynowanie rozkładów minutowych połączeń międzywojewódzkich i międzypowiatowych oraz przeprowadzanie aktualizacji tych rozkładów, przeprowadzanie uzgodnień przebiegów linii z samorządami, jak również prowadzenie korespondencji z zainteresowanymi. W odniesieniu do kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich koordynator został zobowiązany do: opracowania projektu umowy umożliwiającej efektywne i celowe wykorzystanie dotacji budżetowych, uczestniczenia w rozmowach z PKP S.A., dotyczących przygotowania umowy na dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich, konsultowania propozycji związanych z organizacją tych przewozów i ich rozwojem, proponowania działań, w celu utrzymania i stopniowego zwiększania liczby pasażerów korzystających z usług komunikacji kolejowej, jak również procedur, umożliwiających nadzór i kontrolę nad wykonywaniem usług przewozowych, proponowania rozwiązań, umożliwiających poprawę rentowności przewozów, w miarę wzrostu ruchu podróżnych i uzyskanych przez przewoźnika dotacji, inicjowania propozycji w zakresie tzw. cyklicznego ruchu pociągów - w stałych odstępach czasowych w koordynacji z publiczną komunikacją autobusową, przygotowania wstępnych planów wprowadzenia nowego taboru kolejowego - autobusów szynowych, ścisłej współpracy z Urzędem oraz negocjowania z samorządami, przy sporządzaniu opisu przedmiotu zamówienia na zakup tych autobusów oraz ich późniejszego zagospodarowania, koordynowania ze starostwami częściowego i całkowitego zawieszania przewozów pasażerskich i towarowych na liniach kolejowych oraz przedstawiania propozycji opinii dla samorządu województwa w tej sferze, zbierania i dostarczanie informacji i analiz o infrastrukturze linii kolejowej wnioskowanych do likwidacji lub proponowanych do przekazania samorządom, negocjacji ze starostwami i gminami proponowanego rozkładu jazdy, w sposób umożliwiający zaspokojenie potrzeb społeczności lokalnych, przygotowywania projektów decyzji uzgadniających rozkłady, planów połączeń w oparciu o badania potoków podróżnych, zakładanych preferencji podróży (godziny i relacje), przy uwzględnieniu: zaludnienia i sieci osadniczej, przestrzennego rozmieszczenia przedsiębiorstw, szkół, urzędów, ośrodków handlowych i miejsc wypoczynku, stopnia bezrobocia, wielkości i struktury popytu na usługi, z uwzględnieniem sezonowego i dobowego zróżnicowania, planu zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju, charakterystyki sieci i zdolności przepustowych linii kolejowych, potrzeby komunikowania się sąsiadujących województw, ochrony przyrody.

[>> do góry](#)

