

PROTOKÓŁ nr 4/2025
posiedzenia Komisji Rewizyjnej Rady Gminy Krośnice
w dniu 8 maja 2025 r.

Ad 1. Posiedzenie o godz. 14:00 otworzył Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Gracjan Witek. Na podstawie listy obecności (*zał. nr 1*) Przewodniczący stwierdził, że w posiedzeniu uczestniczy 5 radnych, co stanowi kworum pozwalające na podejmowanie prawomocnych decyzji.

W posiedzeniu wzięli udział ponadto:

- Wójt Andrzej Biały,
- Kierownik Referatu Funduszy Europejskich Agnieszka Grygierczyk-Kozińska,
- Wiceprzewodniczący Rady Gminy Andrzej Korzeniowski.

Ad 2. Przewodniczący przedstawił następujący porządek obrad (*zał. nr 2*):

1. Otwarcie obrad i stwierdzenie ich prawomocności.
2. Przedstawienie porządku obrad.
3. Przyjęcie protokołu z III posiedzenia Komisji w dniu 17 stycznia 2025 r.
4. Kontrola funkcjonowania Krośnickiej Kolei Wąskotorowej w latach 2019-2024.
5. Sprawy różne.
6. Zakończenie obrad.

Ad 3. Protokół z III posiedzenia Komisji w dniu 17 stycznia 2025 r. został przyjęty jednogłośnie.

Ad 4. Kierownik Agnieszka Grygierczyk-Kozińska poinformowała, że aby zrozumieć funkcjonowanie kolejki należy oddzielić kwestię utrzymania torowiska, taboru oraz ruchu kolejowego w sensie technicznym (czyż zajmuje się jej referat) od kwestii utrzymania całego terenu KKW (koszenie, melioracje czy nasadzenia), którymi zajmują się inne referaty lub jednostki. Wyjaśniła, że kolejka działa na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz wydanych do niej rozporządzeń i z tego wynika mnóstwo różnych obostrzeń oraz obowiązków (dopuszczenia, przeglądy, itp.). Omawiając powstanie kolejki Kierownik poinformowała, że wniosek o dofinansowanie był napisany w dość specyficzny sposób, tzn. zawierał zapisy, z których wynikało, że nie ma pomocy publicznej, ale pod warunkiem pominięcia tzw. elementu selektywności, co sprowadzało się do tego, że zarządzenie kolejką musiało być przekazane w drodze przetargu. Ponieważ pomoc publiczna to dziesięcioletnia trwałość projektu, od roku 2013 (od rozliczenia) do roku 2023 gmina była zmuszona przeprowadzać przetargi na operatora. Obecnie już nie trzeba ogłaszać przetargu, jednak operator nadal jest, ponieważ prowadzenie ruchu a zarządzanie samą infrastrukturą to dwie osobne kwestie. Referat Funduszy Europejskich zajmuje się dopuszczeniami, przeglądami, remontami, kontrolami Urzędu Transportu Kolejowego itp. Wybór operatora wynika z faktu, że gmina nie jest w stanie prowadzić ruchu kolejowego, bo jest to bardzo skomplikowany temat. Wymagałoby to już pełnej odpowiedzialności cokolwiek się wydarzy, ubezpieczania od wypadków kolejowych, zatrudniania pracowników, wydawania prawa kierowania, skierowania pracowników na badania, szkolenia, egzaminy itd. - wszystkiego co wynika z przepisów kolejowych związanych z pracownikami zatrudnionymi do prowadzenia ruchu, jak i kwestiami związanymi z jego prowadzeniem. Wójt Andrzej Biały przypomniał, że gdy kolejka ruszała w 2013 roku w Urzędzie Gminy był powołany osobny referat do spraw Krośnickiej Kolei Wąskotorowej, w którym był zatrudniony kierownik oraz co najmniej czterech pracowników. Po jakimś czasie referat zlikwidowano a administrowanie kolejką przeniesiono do CETS. Po objęciu stanowiska Wójt zorientował się, że CETS się tym praktycznie nie zajmuje i nie daje sobie rady, więc wszystko wróciło do Urzędu Gminy do Referatu Funduszy Europejskich, gdzie sprawami kolejki od 2015 roku zajmuje

się Kierownik Agnieszka Grygierczyk-Kozińska, mimo że ma inny zakres obowiązków. Kierownik poinformowała, że gdy przejęła sprawy kolejki okazało się, że wagony nie są dopuszczone do ruchu, nie ma przeglądów budowlanych i mnóstwa różnych innych rzeczy, ale wszystko to udało się wyprowadzić i zorganizować prowadzenie ruchu. Kolejki wąskotorowe, których w Polsce jest niewiele, generują olbrzymie koszty i się nie bilansują. Co do zasady należy rozdzielić koszty bieżące i koszty ponoszone raz na jakiś czas, np. duże remonty torowisk, lokomotyw czy wagonów. Koszty bieżące to bieżące utrzymanie, bieżące remonty, bieżące funkcjonowanie, wszelkie opłaty. Zasady rozliczania z operatorem do końca 2023 roku były dosyć specyficzne, dlatego że projekt KKW składany do Urzędu Marszałkowskiego miał kwalifikowalny VAT, co miało późniejsze konsekwencje odnośnie funkcjonowania. Gdyby gmina sama pobierała opłaty to straciłaby VAT, czyli musiałaby oddać całe finansowanie związane z VAT i do tego objęłaby ją pomoc publiczna w związku z prowadzeniem działalności. W związku z tym należało ogłaszać przetargi na tzw. operatora zewnętrznego, żeby umożliwić innym przedsiębiorcom równy dostęp do infrastruktury. Umowa z operatorem wybieranym w drodze przetargu była specyficzna – operator ponosił przewidywalne koszty bieżące związane z obsługą (np. mycie kotła, dolewanie oleju, drobne naprawy, wymiany klocków hamulcowych), wyeliminowano natomiast utrzymywanie torowiska oraz większe naprawy. Do tego operator pobierał opłaty, zatrudniał ludzi, prowadził ruch kolejowy, czyli wykonywał wszystkie obowiązki z tym związane, pobierał opłaty i rozliczał to sprawozdaniami, czy przedstawiał wszystkie faktury, koszty, listy płac, potwierdzenia zapłaty itp. Każde sprawozdanie z każdego miesiąca zawierało ponadto wydruki z kas fiskalnych i było rozliczane w ten sposób, że jeżeli w danym miesiącu była nadwyżka to przechodziła ona na kolejny miesiąc i w ten sposób rozliczano operatora. Były lata, że gmina wychodziła na zero, a były i takie, że operatorowi trzeba było dopłacać, bo jego koszty znacznie przewyższały przychody. Kierownik omówiła zestawienia przychodów i wydatków operatora i wyjaśniła, że z operatorem rozliczano się netto, gdyż odliczał on sobie VAT płacony od biletów. W omawianych zestawieniach nadwyżki wykazane są narastająco, co ułatwiało rozliczenia w sposób ciągły – jeżeli przychody były mniejsze, to operator rozliczał to z nadwyżki z poprzedniego miesiąca. Odnosząc się do pytań Radnej Wioletty Pacyny Kierownik wyjaśniła, że nadwyżka nigdy nie była zyskiem operatora, jego zyskiem było tylko wynagrodzenie z przetargu. Z analizy zestawień wynika, że na kolejce były miesiące lepsze i gorsze, np. w maju 2019 r. była nadwyżka, ale we wrześniu koszty przewyższały przychody i w ten sposób się rozliczano. Gmina nie mogła osiągać przychodów, bo musiałaby zwracać VAT z odsetkami za lata wstecz, stąd taka była formuła umowy z operatorem. Kierownik poinformowała, że osobną kwestią są koszty ponoszone przez gminę, np. na rewizję zewnętrzną kotła, przeglądy torowiska, usuwanie usterek na torowisku, remonty wagonów, różne opłaty, zakup tabliczek znamionowych, tablic na tory itp. Umowa z operatorem była dosyć rozbudowana i był w niej określony m. in. koszt jednego dnia pracy, koszt jednego dnia napraw czy dni kursowania lokomotywy – nie było żadnej dowolności i wszystko jest zawarte w sprawozdaniach. Kierownik poinformowała, że aby co roku nie ogłaszać przetargów, umowy z operatorem były podpisywane na 2-3 lata i rok 2020 był bardzo trudny ze względu na pandemię, kiedy wszystko było pozamykane, a gmina poniosła duże koszty (co potwierdza sprawozdanie ze sprzedaży biletów). Kierownik omówiła kolejno wszystkie przygotowane zestawienia za lata 2019-2024. Poinformowała ponadto, że ze względu na koniec okresu trwałości projektu umowa z operatorem w roku 2025 jest inaczej skonstruowana, a operator otrzymuje zapłatę na podstawie faktury. Na podstawie wyliczeń z lat ubiegłych określono w drodze negocjacji tygodniowo-weekendowe koszty prowadzenia ruchu. Przychody są pobierane na rzecz gminy i w okresie 27.04.2025-04.05.2025 wyniosły 45.756,00 zł. Najlepszymi miesiącami pod względem frekwencji są maj-czerwiec, sierpień oraz wrzesień, o ile dopisuje pogoda. Częstotliwość kursów wynika ze statystyki przychodów dziennych – kolejka nie funkcjonuje w tygodniu ze względu na koszty: przejazdu, obsługi czy paliwa, co daje kwotę ok. 2 tys. zł, której nie pokrywały przychody weekendowe. Kursy w piątki i poniedziałki generowały olbrzymie straty. Po wypracowaniu konsensusu przychody pokrywają mniej więcej koszty bieżące operatora. Radna Wioletta Pacyna zwróciła uwagę na stale rosnące koszty naprawy torowiska. Kierownik Kozińska wyjaśniła, że torowisko zostało zbudowane z pewną wadą – tory nie były gięte tylko zabijane, a to powodowało, że szyny się odkształcały (wypaczały) i przez pierwsze lata poniesiono znaczne koszty na rozwiązanie tego problemu, ponadto na torowisku stale trzeba podsypywać tłuczeń. W 2016 roku przeprowadzono poważny remont osiadającego torowiska w okolicy stacji głównej. Po rozbiórce torów okazało się, że pod spodem stoi woda, w związku z czym na odcinku 100 m trzeba było wylać płytę betonową i ponownie ułożyć tory. Poza tym w okolicach drogi

wojewódzkiej wystąpiły spore problemy ze skarpami, które zarywały się pod naporem wody. Po wykonaniu 200 m odwodnienia i zamontowaniu geokrat problem udało się rozwiązać. Ponadto co roku przeprowadzano tzw. gięcie łączów szyn, aby zapobiec wypadnięciu lokomotywy z torów. Utrzymanie torowiska wiąże się ponadto z wymianą podkładów, które gniją, ponieważ nie mogą być zabezpieczone środkiem innym niż ekologiczny - obostrzenia wynikają z położenia kolejki na obszarze Natura 2000 i nie można stosować środków powszechnie używanych na kolei. Co roku wymieniane są podkłady w najgorszym stanie – koszt jednego podkładu drewnianego wraz z wymianą to ok. 300,00 zł, na 1 mb są 3 podkłady, długość całego torowiska to ponad 3 tys. mb, więc łatwo można policzyć koszty. Odnośnie pytań o podkłady betonowe Kierownik wyjaśniła, że nie można wymienić kilku podkładów tylko wszystkie. Poza tym betonowe podkłady robi się na wymiar i każdy podkład jest odlewany wg projektu, ponieważ musi mieć odpowiedni przechyl. W oparciu o protokoły corocznych przeglądów i kontroli wymienia się co trzeci podkład na najbardziej zniszczonych odcinkach torowiska, jest to niezbędne minimum. Remonty dotyczą również przepustów, przejazdów oraz dewastowanych wiat i ich wyposażenia. Zdarzają się także kradzieże i dewastacje znaków hektometrowych i kilometrowych, palenie ognisk w wiatach, niszczenie orynnowania, wyrywanie ławek i koszy, demolowanie hydrantów, skrzynek elektrycznych itp. Akty dewastacji mienia były tak częste, że zdecydowano o zainstalowaniu monitoringu ze stałym podglądem, co poprawiło sytuację. Odnośnie wydatków na usługi prawne Kierownik wyjaśniła, że sprawa dotyczy naprawy lokomotywy WLS, gdzie wyłoniony w przetargu wykonawca zaczął piętrzyć problemy, a ostatecznie zwrócił lokomotywę bez wykonanego remontu podwozia, skutkiem czego nie nadawała się ona do jazdy. W związku z powyższym umowa została zerwana, zadanie podzielono na etapy i powierzono w trybie bezprzetargowym innej firmie, która remontowała lokomotywę na miejscu. Umowa z poprzednim wykonawcą opiewała na kwotę ok. 260 tys. zł., z czego zapłacono 66 tys. zł za wykonane prace (zestawy kołowe oraz silnik). Gmina naliczyła kary umowne z tytułu nie wywiązania się z umowy, natomiast wykonawca żądał zapłaty całego wynagrodzenia, zatem prawnicy obu stron negocjują ugodę możliwą do zaakceptowania przez sąd. Nowemu wykonawcy zapłacono za wykonany remont podwozia ok. 70 tys. zł. Przez nierzetelność poprzedniego wykonawcy Gmina straciła dofinansowanie z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich w kwocie 70 tys. zł. Kierownik szczegółowo omówiła wszystkie problemy z przetargiem oraz z poprzednim wykonawcą remontu lokomotywy. Odnosząc się do pytań Radnej Wiolety Pacyny Wójt Andrzej Biały poinformował, że podkłady kolejowe rozkładają się sukcesywnie od roku 2013 w mniejszym lub większym stopniu i co roku wymieniane są te wskazane przez kontrolujących. Może się zdarzyć, że w którymś roku trzeba będzie ich wymienić jednorazowo 300-400, co będzie dość kosztowne. Pierwotnie podkłady były z droższego drewna bukowego, a i tak wytrzymywały tyle co z tańszego drewna sosnowego, które też spełnia swoją rolę. Utrzymanie torowiska wiąże się ponadto z usuwaniem chwastów, eliminowaniem zagrożeń ze strony pochyłych drzew, przycinaniem gałęzi, konserwacją rozjazdów, zamków zwrotnicowych czy wymianą podrojazdnic. Największym problemem jest jednak parowóz, którego remont jest szacowany przez kolejarzy na kwotę 1,0-1,5 mln zł. Kierownik Kozińska poinformowała, że będzie wnioskować do Skarbnik Gminy o zwiększenie środków na utrzymanie kolejki w celu realizacji zaleceń pokontrolnych (wymiana 70 podkładów) oraz na ocenę stanu technicznego parowozu PX, w którym do remontu jest podwozie oraz kocioł parowy. Eksploatacja parowozu jest skomplikowana, ponieważ kilka godzin trwa rozpalanie i kilka wygaszanie kotła, w związku z czym obsługa parowozu pracuje znacznie dłużej niż innej lokomotywy odpalanej na kluczyk, co wiąże się z kosztami. Wiceprzewodniczący Andrzej Korzeniowski pytał o możliwość zakupu drezyn w celu uatrakcyjnienia oferty KKW. Kierownik Kozińska wyjaśniła, że wszystko jest możliwe, o ile znajdą się środki i ludzie do obsługi. Poza tym ze względów bezpieczeństwa każdy obiekt, który jeździ po torach musi mieć świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, czego wymaga Urząd Transportu Kolejowego, dla którego ponadto co roku trzeba aktualizować wszystkie instrukcje, regulaminy stacji głównej itd., aby być na bieżąco z przepisami. A pracownicy Referatu Funduszy Europejskich (łącznie z Kier. Kozińską 3 osoby) przede wszystkim zajmują się pozyskiwaniem środków zewnętrznych, programami Czyste Powietrze, Ciepłe Mieszkanie i in. Dlatego prowadzenie ruchu kolejowego przez gminę (a nie tylko utrzymywanie infrastruktury) musiałoby się wiązać z utworzeniem dodatkowego etatu. Wójt poinformował, że o możliwości zakupu drezyny rozmawiał z byłym dyrektorem CETŚ Krystianem Okoniem, który miał się zorientować jak taka atrakcja funkcjonuje w innych miejscach i przez jaki podmiot jest prowadzona, ponieważ gmina podlega szczegółowym kontrolom, a np. stowarzyszenia niekoniecznie. Kierownik Kozińska stwierdziła, że podmiot

zewnątrzny byłby nastawiony głównie na zysk i nie dbałby o powierzone mienie. Poinformowała również, że przejście operatorstwa przez gminę jest nieuniknione, gdyż żeby być operatorem kolejowym (których w Polsce nie ma wielu) trzeba mieć stosowne uprawnienia, świadectwa bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej itp., które gmina posiada i przedłuża co 5 lat. Natomiast operator aby uzyskać uprawnienia musi wykazać jaką infrastrukturą zarządza. W Wielkopolsce kolejką wąskotorową zarządza stowarzyszenie a na Pomorzu spółka. W niektórych przypadkach kolejkę współfinansuje kilka podmiotów – samorząd gminny, powiatowy i wojewódzki, ale generalnie ze względu na koszty utrzymania działalność wychodzi na zero, może poza kolejką w Bieszczadach czy w Rewalu, gdzie turystów jest znacznie więcej niż w Krośnicach. Kierownik Kozińska poinformowała, że Urząd Transportu Kolejowego corocznie wydaje publikację, w której są opisane kolejki wąskotorowe działające w Polsce – tabor, trasa, rozkłady jazdy, częstotliwość kursów, ceny biletów itp. Poinformowała także, że trzeba mieć świadomość kosztów jakie corocznie trzeba przeznaczać na remonty torowiska czy taboru. Radna Wioletta Pacyna sugerowała opracowanie długofalowego planu wymiany podkładów na betonowe z możliwością pozyskania środków zewnętrznych. Kierownik wyjaśniła, że wymiana wszystkich podkładów na betonowe pochłonęłaby niewyobrażalne koszty (ok. 6-7 mln zł), poza tym potrzebny byłby projekt, ponieważ na trasie są łuki. A łuki są problematyczne i specjaliści odradzają wymianę podkładów na betonowe. Poza tym oprócz podkładów trzeba by było wymienić podkładki, śruby, mocowania i rozjazdy. Do tego nie wiadomo jak zachowałoby się podłoże. Podczas budowy torowiska zastosowano kliniec, ponieważ był tańszy od tłucznia. Kliniec ma jednak wady - zatrzymuje liście, wodę i tworzy się na tym grunt, na którym zaczynają rosnąć rośliny i podkład leżący w klinie zaczyna szybciej gnić. Obecnie podczas wymiany podkładów podsypuje się tłuczeń, a wymiana odbywa się systemem gospodarczym. Należy mieć również na uwadze, że nie każde dofinansowanie zewnętrzne w postaci dotacji daje możliwość zarabiania, chyba że jest to pomoc publiczna, co ma swoje konsekwencje w podatku VAT, który nie jest kwalifikowalny. Odnosząc się do pytań Radnej Wioletty Pacyny Wójt poinformował, że budynkiem stacji głównej zarządza CETŚ, który prowadzi w nim Punkt Informacji Turystycznej. Odnosnie działalności gastronomicznej Wójt wyjaśnił, że zakończyła się ona stratą i żaden podmiot nie jest zainteresowany wynajęciem lokalu w budynku stacji ze względu na sezonowość, poza tym inaczej zarabia się w miejscowościach nadmorskich a inaczej w Krośnicach, gdzie kolejka funkcjonuje w weekendy. Poza tym pomieszczenie to nie jest przystosowane do obróbki termicznej potraw i obecnie usługi świadczy mobilny punkt gastronomiczny (food truck). Kierownik Kozińska poinformowała przy okazji, że w budynku stacji przydałby się remont, zwłaszcza w toaletach. Wójt stwierdził, że sama kolejka się nie obroni, bo nie sprowadzi do Krośnic takiej ilości turystów (co najmniej 50 tys. osób w sezonie), dlatego przez cały czas szuka się inwestora zewnętrznego, który mógłby zainwestować w ten teren. Prowadzono rozmowy z poważnymi inwestorami, którzy jednak albo wybrali ostatecznie inną lokalizację, albo mieli zastrzeżenia, że teren - choć wspaniały - nie jest ogrodzony. A ogólnodostępnego parku ogrodzić się nie da, zwłaszcza że kolejka jest dodatkiem do tego terenu rekreacyjnego. Odnosnie organizacji wydarzeń, które pobudziłyby zainteresowanie kolejką (bieg uliczny, koncert) Wójt wyjaśnił, że ta formuła się nie sprawdziła – koszty koncertu nie przełożyły się na zyski z kolejki i nie zwróciły się gminie. Radna Wioletta Pacyna sugerowała, aby zachęcać podmioty organizujące imprezy do organizowania ich na terenie KKW. Wójt poinformował, że przez 10 lat testowano różne możliwości zwiększenia frekwencji na kolejce, a organizacja dodatkowych kursów podczas koncertów wcale nie zwiększyła zainteresowania. Poza tym nawet lokalni sadownicy nie są zainteresowani organizacją corocznego Święta Sądów na terenie kolejki, który oferuje znacznie więcej przestrzeni niż teren w Wierchowicach. Kierownik Kozińska wyjaśniła, że każde wydarzenie co prawda zwiększa zainteresowanie kolejką, jednak nie są to wielkości pozwalające zbilansować jej działalność. Poinformowała również, że okresem z największymi przychodami były lata 2017-2019, po czym przyszła pandemia z drastycznymi obostrzeniami. Strajki nauczycieli, które przyczyniły się również do spadku dochodów schroniska, także miały wpływ na spadek dochodów z kolejki. Odnosnie promocji kolejki na tramwajach we Wrocławiu Kierownik poinformowała, że jej koszty nie przełożyły się na przychody. Również oferta skierowana do wrocławskich szkół nie wygenerowała jakichś spektakularnych przychodów, gdyż przy przewozie grupy za 600 zł koszty dzienne wynoszą ponad 3.000 zł i są niezależne od tego ile osób przyjedzie. Gdyby gmina przejęła funkcję operatora, musiałaby zatrudnić kadrę do prowadzenia ruchu kolejowego i byłaby przewoźnikiem kolejowym faktycznym, a nie tylko formalnym i ponosiłaby wszelką odpowiedzialność za prowadzenie ruchu kolejowego ze wszelkimi tego konsekwencjami. Wójt

zauważył, że prowadzenie kolejki nie jest zadaniem własnym gminy. Radna Wioletta Pacyna poinformowała, że będzie zachęcać organizatorów Festiwalu Róży w Noc Kupały do zlokalizowania tego wydarzenia na terenie Krośnickiej Kolei Wąskotorowej.

Ad 5. Nie było dyskusji w sprawach różnych.

Ad 6. Wobec zrealizowania porządku obrad Przewodniczący Gracjan Witek o godz. 16:00 zamknął posiedzenie Komisji Rewizyjnej.

Protokolant
/-/ Olga Skomra

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej
/-/ Gracjan Witek