



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Infrastruktury

KIN.411.003.07.2019

Pan  
Michał Panfil  
Prezes Zarządu  
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.  
ul. Stefana Batorego 23  
05-825 Grodzisk Mazowiecki

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

K/19/003 - Realizacja wniosków skierowanych przez NIK na podstawie wyników kontroli P/16/029  
„Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo - drogowych”

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43  
kin@nik.gov.pl  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. (dalej: WKD lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Panfil, Prezes Zarządu, od dnia 23 listopada 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Grzegorz Dymecki, Prezes Zarządu, od dnia 16 lutego 2005 r. do dnia 31 października 2017 r. W okresie od dnia 01 lipca 2017 r. do dnia 22 listopada 2017 r. Pan Michał Panfil był p.o. Prezesa Zarządu - Dyrektora ds. Handlowych. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.5, 41-43)</p>
Zakres przedmiotowy kontroli	Zbadanie i dokonanie oceny sposobu wykorzystania przez WKD Sp. z o.o. wniosków pokontrolnych, skierowanych przez NIK po kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo - drogowych”.
Okres objęty kontrolą	2016-2019 (do dnia 30 czerwca).
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli. Departament Infrastruktury.
Kontrolerzy	1. Janusz Łęgowski gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/69/2019 z dnia 10.09.2019 r. 2. Robert Mecha specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/68/2019 z dnia 9.09.2019 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.1-4)</p>

<sup>1</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., Dalej: ustawa o NIK

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zakresie realizacji wniosków pokontrolnych skierowanych po kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo - drogowych”.
UZASADNIENIE OCENY OGÓLNEJ	Zarząd Spółki podjął działania w celu realizacji 6 wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 14 lipca 2016 r. W wyniku tych działań 5 wniosków zostało w pełni zrealizowanych. Natomiast wniosek mający na celu sporządzenie brakujących metryk przejazdów kolejowo-drogowych i dokonanie aktualizacji istniejących metryk był realizowany sukcesywnie w sposób umożliwiający jego pełne wykonanie.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR	<b>1. Działania dla uzupełnienia i rzetelnego prowadzenia ksiąg obiektów budowlanych dla przejazdów kolejowo-drogowych.</b>
Opis stanu faktycznego	<p>1.1. Przeprowadzona przez NIK kontrola nr P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo - drogowych” (dalej: kontrola nr P/16/029) wykazała m.in., że w działalności WKD występowały nieprawidłowości, które polegały na nierzetelnym prowadzeniu ksiąg obiektów budowlanych dla przejazdów kolejowo-drogowych.</p> <p>W związku z tym, NIK wniosowała o uzupełnienie i rzetelne prowadzenie ksiąg obiektów budowlanych dla przejazdów kolejowo - drogowych.</p> <p>W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes Zarządu WKD poinformował NIK, że Spółka wyeliminuje nieprawidłowości stwierdzone w ramach kontroli P/16/029, w tym uzupełni brakującą dokumentację do końca 2016 r.</p> <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.6-22)</p> <p>1.2. Analiza trzech ksiąg obiektów budowlanych, prowadzonych dla trzech linii kolejowych wykazała, że w ksiągkach tych zaktualizowano właściciela i zarządcę linii kolejowych oraz uzupełniono wpisy z przeprowadzonych na nich kontroli okresowych. Książki obiektów budowlanych zawierały następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- osoba upoważniona do dokonywania wpisu,</li><li>- dane identyfikacyjne obiektu,</li><li>- spis dokumentacji dołączonej do książki obiektu,</li><li>- dane techniczne charakteryzujące obiekt,</li><li>- plan sytuacyjny obiektu,</li><li>- wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznej sprawności obiektu.</li></ul> <p>Wszystkie ww. elementy ksiąg obiektów budowlanych zawierały wpisy uzupełnione o aktualne dane.</p> <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.44-58)</p>

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>3</sup> 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.

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania WKD w badanym obszarze.

OBSZAR

## **2. Sporządzenie brakujących metryk przejazdów kolejowo-drogowych i dokonanie aktualizacji istniejących metryk, zgodnie z obowiązującym stanem prawnym.**

Opis stanu  
faktycznego

2.1. Przeprowadzona przez NIK kontrola P/16/029 wykazała m.in., że w działalności WKD występowały nieprawidłowości, które polegały na niesporządzaniu metryk dla siedmiu eksploatowanych przejazdów kolejowo – drogowych, co stanowiło naruszenie obowiązku wynikającego z § 15 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie<sup>4</sup>.

W związku z tym NIK wniosowała o sporządzenie brakujących metryk przejazdów kolejowo – drogowych i dokonanie aktualizacji istniejących metryk, zgodnie z obowiązującym stanem prawnym.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes WKD poinformował NIK, że: „na liniach 47, 48 i 512 znajduje się 45 przejazdów i przejść kolejowo - drogowych. Aktualnie dokumentacja w postaci metryk przejazdów jest prowadzona dla 39 przejazdów i przejść. Brak jest metryki dla prywatnego przejazdu na linii 48 w km 1,795 do firmy PROGRAF SG, z którą od 2015 roku prowadzone są rozmowy na temat zalegalizowania tego przejazdu. Po przeprowadzeniu planowanego na czwarty kwartał br. remontu toru, Wydział Infrastruktury WKD opracuje wymaganą dokumentację dla tego przejazdu. Ponadto do 31 grudnia br. wydział założy metryki na dwa prywatne przejazdy zlokalizowane w km 0,216 linii 512 (przejazd do siedziby Powiatowej Straży Pożarnej w Pruszkowie oraz km 0,245 przejazd do kilku zakładów pracy, przy czym aktualnie istnieje problem z ustaleniem właściciela przejazdu). Należy nadmienić, że ta nieuregulowana sytuacja nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa pociągów, bowiem na linii tej nie był prowadzony ruch pociągów, natomiast odbywają się okazjonalne (2-3 razy w miesiącu) przejazdy składów technicznych.

Brak również na tej linii metryk dla czterech przejść dla pieszych w km 0,084; 0,796; 1,020; 1,180. Przejścia te powstały bez zgody WKD po wykonaniu remontu toru w 2013 roku, w miejscu przejść „dzikich”. Należy nadmienić, że w tym miejscu linia przebiega przez środek dużego osiedla w Pruszkowie, dzieląc je na dwie części i ograniczając możliwość przemieszczania się mieszkańców.

Jak wspomniano wyżej, po linii 512 nie prowadzi się regularnego ruchu kolejowego. Linia zasadniczo jest zamknięta dla ruchu pociągów i otwierana tylko na czas przejazdu składu technicznego, którego przejazd odbywa się z prędkością do 10 km/h, a skład pilotowany jest przez uprawnionego pracownika WKD poruszającego się pieszo przed składem. Wydział Infrastruktury WKD jest w stałym kontakcie z Wydziałem Komunikacji Urzędu Miasta w Pruszkowie i brakująca dokumentacja powstanie do 30.10.2016 r.”

(akta kontroli str.6-22)

2.2. Według stanu na dzień 29 listopada 2019 r. WKD posiadała 45 przejazdów i przejść kolejowo – drogowych. Wszystkie zarządzane przez Spółkę przejścia

<sup>4</sup> Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 ze zm.

i przejazdy kolejowo – drogowe posiadały zaktualizowane metryki, które zawierały: dane o linii kolejowej, dane o drodze, dane lokalizacji, dane o przejeździe kolejowo – drogowym (przejściu), szkic sytuacyjny, warunki widoczności, urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności, obsługę przejazdu kolejowo – drogowego (przejścia), natężenie ruchu oraz iloczyn ruchu, wypadki, aktualizacje metryki oraz wykaz załączników. Stwierdzono jednak, że w zaktualizowanych metrykach dla przejazdów linii 47 na km 9,615; 18,160 i 31,950 szkic sytuacyjny był niekompletny.

(akta kontroli str.227)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

W metrykach dla przejazdów kolejowo – drogowych usytuowanych linii kolejowej nr 47 w km: 9,615; 18,160 i 31,950 szkic sytuacyjny był niekompletny. Brak było naniesionego kompleksowego oznakowania drogowego tj. znaku G – 2 „sieć pod napięciem” jak również słupków wskaźnikowych G – 1 a i G – 1 b występujących w tym terenie.

Z-ca Naczelnika ds. Infrastruktury wyjaśnił, że pracuje w Spółce od 27 maja 2019 r. i nie zdążył dokładnie zapoznać się z całą dokumentacją techniczną przejazdów i przejść kolejowo – drogowych WKD, która jest bardzo obszerna oraz, że ww. metryki zostaną uzupełnione w przeciągu 30 dni.

(akta kontroli str.226)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania WKD w badanym obszarze.

OBSZAR

### **3. Opracowanie i wdrożenie procedury planowania i nadzoru nad wykonaniem robót bieżącego utrzymania przejazdów kolejowych, umożliwiającej weryfikację wykonania zaleceń po kontrolach okresowych oraz zaleceń komisji kwalifikacyjnych ustalających kategorie przejazdów.**

Opis stanu  
faktycznego

3.1. Kontrola P/16/029 wykazała m.in., że w działalności Spółki występowały nieprawidłowości, które polegały na nierzetelnym wprowadzaniu danych do metryk 10 przejazdów kolejowo-drogowych poddanych oględzinom oraz rozmieszczeniu ich oznakowania niezgodnie z opisem podanym w metryce.

W związku z tym, NIK wnioskuje o opracowanie i wdrożenie procedury planowania i nadzoru nad wykonaniem robót bieżącego utrzymania przejazdów kolejowych, umożliwiającej weryfikację wykonania zaleceń po przeglądach okresowych oraz zaleceń komisji kwalifikacyjnych ustalających kategorie przejazdów.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes WKD poinformował NIK, że okresowe, coroczne, kontrole stanu technicznego przejazdów i przejść kolejowo - drogowych wykonywane są przez uprawnionego diagnostę w ramach zawartej z WKD umowy na diagnostykę torowo - drogową. Kontrole te potwierdziły, że stan wszystkich przejazdów i przejść jest dobry lub dostateczny. Stwierdził ponadto, że: „Usterki, ujawniane w czasie kontroli, zostają usunięte niezwłocznie po otrzymaniu przez Wydział Infrastruktury protokołów z kontroli, fakt usunięcia usterek jest odnotowany w kartach zapisu sporządzanych przez toromistrza prowadzącego te prace.

Dokumentacja z przeglądów ze względu na swoją objętość nie jest załączana do książek obiektów budowlanych, natomiast jest przechowywana w Wydziale Infrastruktury, jako oddzielny element.

Iloczynny natężenia ruchu, w nowych metrykach, sporządzonych po zmianie przepisów na 21 przejazdach kolejowo-drogowych, zostały obliczone na podstawie pomiarów ruchu drogowego wykonanych przez zarządców dróg we wrześniu i październiku 2015, tj. przed wejściem w życie nowego rozporządzenia. Kontrolujący zakwestionowali ten pomiar stwierdzając, że pomiar powinien być wykonany po dniu, od którego rozporządzenie obowiązuje. Wydział Infrastruktury wystąpił do wszystkich Zarządców dróg o wykonanie ponownych pomiarów natężenia ruchu drogowego, lecz zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem, trzeba je wykonać w kwietniu lub maju albo wrześniu lub październiku, co pięć lat i do tej pory wydział nie otrzymał aktualnych pomiarów. Oczywiście, niezwłocznie po otrzymaniu pomiarów od zarządców dróg, Wydział Infrastruktury WKD uaktualni wszystkie metryki o nowe iloczynny natężenia ruchu. Niezależnie od powyższego wydział wystąpi z wnioskiem o weryfikację procedury ISO, regulującej tematykę utrzymania przejazdów kolejowo- drogowych i przejść".

(akta kontroli str.6-22)

3.2. W Spółce od dnia 30 października 2014 r. obowiązywał System Zarządzania Jakością w oparciu o wymagania normy PN-EN 9001:2009 na podstawie, uchwały nr 94/2014 Zarządu Spółki Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.<sup>5</sup> W dniu 10 października 2017 r. Zarząd Spółki podjął uchwałę nr 86/2017 w sprawie zatwierdzenia i przyjęcia do stosowania trzeciego wydania z dnia 29 września 2017 r. Procedury Pl. 3 – utrzymanie i zarządzanie drogami kolejowymi – proces zarządzania infrastrukturą kolejową<sup>6</sup>. W dniu 7 czerwca 2019 r. podjął uchwałę nr 33/2019 w sprawie zatwierdzenia i przyjęcia do stosowania Kart oceny procesów realizowanych w spółce Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.<sup>7</sup> W kartach oceny procesów realizowanych w WKD, jako cele działalności tej Spółki określono zapewnienie ciągłości ruchu kolejowego oraz jakości robót realizowanych przez podmioty zewnętrzne. Karty oceny procesów zawierały: informacje na temat lidera i koordynatorów procesów oraz sposobu monitorowania ich przebiegu. Proces monitorowania realizowany miał być przy użyciu następujących trzech mierników: % wykonania bieżącego utrzymania nawierzchni kolejowej, % czasu bezawaryjnej pracy nawierzchni kolejowej oraz wskaźnika wykonania planu rocznego przeglądów nawierzchni kolejowej. Procedura przewidywała określanie realizacji wskaźników na dany rok i sporządzanie protokołów z okresowych ich przeglądów.

(akta kontroli str. 212-225)

Spółka opracowała programy poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym na rok: 2017, 2018 i 2019. Programy ustalały: zakres i cel ich opracowania, infrastrukturę oraz przewozy kolejowe objęte programem a także zagadnienia dotyczące nadzoru, kontroli, szkolenia i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

(akta kontroli str. 70-211)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

<sup>5</sup> Weszła w życie z dniem podjęcia.

<sup>6</sup> Weszła w życie z dniem podjęcia.

<sup>7</sup> Weszła w życie z dniem podjęcia.

OCENA  
CZĄSTKOWA

OBSZAR

Opis stanu  
faktycznego

Stwierdzone  
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocena działania WKD w badanym obszarze.

#### **4. Usunięcie usterek i nieprawidłowości ustalonych przez NIK w toku oględzin przeprowadzonych w ramach kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych.**

4.1. Kontrola P/16/029 wykazała m.in., że w działalności Spółki występowały nieprawidłowości, które polegały na błędach w sposobie zakładania metryk i nadawania przejazdom odpowiedniej kategorii.

W związku z tym NIK wniosowała o bezzwłoczne usunięcie usterek i nieprawidłowości.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes WKD poinformował NIK, że Wydział Infrastruktury na bieżąco usuwa usterki i nieprawidłowości występujące na przejściach i przejazdach kolejowo - drogowych, w tym również stwierdzone podczas kontroli NIK. Zaznaczył przy tym, że z uwagi na prowadzony wówczas remont linii kolejowej 47, niektóre usterki zostaną usunięte w trakcie jego przeprowadzania – podczas naprawy nawierzchni przejazdowych.

(akta kontroli str.6-22)

4.2. W latach 2018 – 2019, Spółka dokonała przebudowy przejazdów na linii 47 w km: 12,921; 14,229; 15,298; 19,632; 21,357; 23,241; 24,907. Przebudowy polegały na poprawie odwodnienia i zmianie nawierzchni z płyt CBP na system „MIROSLAW”<sup>8</sup>. Stwierdzono, że w trakcie remontu toru nr 1 i 2 linii kolejowej nr 47<sup>9</sup> na przejazdach i przejściach kolejowo - drogowych dokonano naprawy nawierzchni (wymieniono wszystkie płyty z zastosowaniem skrajnych płyt ze skosami). Na przejazdach i przejściach kolejowo - drogowych w torach nieobjętych remontem linii kolejowej nr 47<sup>10</sup> wymieniono, na płyty skrajne ze skosami. Stwierdzono, że w celu likwidacji „dzikich przejść” znajdujących się na liniach kolejowych WKD, Spółka chcąc utrudnić możliwość korzystania z nich przez osoby postronne, odtwarzała znajdujące się przy torach rowy odwadniające<sup>11</sup>. Stwierdzono, że tzw. „dzikie przejścia” były oznaczone tablicami „Teren kolejowy. Wstęp wzbroniony”. Spółka wymagała ponadto od inwestorów budujących drogi pieszo – rowerowe wzdłuż torów WKD, stosowania zabudowy płotów odgradzających drogę od toru.

(akta kontroli str.59-69)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocena działania WKD w badanym obszarze.

<sup>8</sup> System „MIROSLAW” zapewnia stabilizację nawierzchni przejazdowej.

<sup>9</sup> Szlak Warszawa Śródmieście – Podkowa Leśna Główna i tor nr 1 M szlak Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów

<sup>10</sup> Tor nr 1 G szlak Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska oraz linia 512 tor nr 1 szlak Komorów-Pruszków

<sup>11</sup> W ramach tych prac uzupełniano tłuczeń.

OBSZAR	<p><b>5. Wprowadzenie ograniczenia prędkości pociągów na przejazdach kolejowo – drogowych znajdujących się na linii kolejowej nr 48 w km: 1,370, 1,950 i 2,305 do 20 km/h, zgodnie z ustaleniami dokonanymi w ramach kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo- drogowych.</b></p>
Opis stanu faktycznego	<p>5.1. Kontrola P/16/029 wykazała m.in., że w działalności WKD występowały nieprawidłowości, które polegały na braku działań ze strony Spółki na rzecz podwyższenia kategorii 12 przejazdów kolejowo-drogowych, pomimo zaleceń w tym zakresie wydanym przez właściwe komisje kwalifikacyjne.</p> <p>W związku z tym NIK wnioskowała o wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h pociągów na przejazdach na tych przejazdach kolejowo - drogowych.</p> <p>W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes WKD poinformował NIK, że na wskazanych przejazdach kolejowo – drogowych zostały wprowadzone ograniczenia prędkości pociągów.</p>
	(akta kontroli str.6-22)
	<p>5.2. Kontrola wykazała, że na odcinku linii kolejowej nr 48 od km 1,370 do 2,305 znajdowało się 5 przejazdów kolejowo – drogowych (w tym kategorii: D-4 i F-1). Stwierdzono, że na ww. odcinku WKD wprowadziła ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h na przejazdach kolejowo - drogowych.</p>
	(akta kontroli str.23-40)
Stwierdzone nieprawidłowości	<p>W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości</p>
OCENA CZĄSTKOWA	<p>Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania WKD w badanym obszarze.</p>
OBSZAR	<p><b>6. Budowa przejścia dla pieszych przy przejeździe kolejowo-drogowym na ul. Jutrzenki w Warszawie.</b></p>
Opis stanu faktycznego	<p>6.1. Kontrola P/16/029 wykazała m.in., że w działalności Spółki występowały nieprawidłowości, które polegały na zagrożeniu bezpieczeństwa dla pieszych przy korzystaniu z przejazdu kolejowo-drogowego na ul. Jutrzenki w Warszawie.</p> <p>W związku z tym NIK wnioskowała o budowę przejścia dla pieszych przy wskazanym przejeździe kolejowo-drogowym.</p> <p>W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezes WKD poinformował NIK, że zejście z peronu nr 1 przystanku osobowego Warszawa Salomea na przejazd na ul. Jutrzenki zostanie w czasie trwania modernizacji toru nr 2 zmienione. Ponadto stwierdził, że ruch pieszych na przejeździe kolejowo – drogowym od dnia 1 września 2016 r. będzie prowadzony po wydzielonym chodniku.</p>
	(akta kontroli str.6-22)
	<p>6.2. Stwierdzono, że przejazd kolejowy na linii 47 przecinającej ul. Jutrzenki (przystanek WKD – Salomea), kategorii D na km 11,344 był prawidłowo oznakowany. Obowiązywało tam ograniczenie prędkości do 20 km/h w obydwu kierunkach. Wydzielone było przejście dla pieszych w ciągu chodnika od strony peronów.</p>
	(akta kontroli str. 35)



Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania WKD w badanym obszarze.

#### IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

Wnioski

1. Dokonanie aktualizacji metryk dla przejazdów kolejowo - drogowych linii kolejowej nr 47 w km: 9,615; 18,160 i 31,950.

#### 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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa,     grudnia 2019 r.

Kontroler  
Robert Mecha  
specjalista kp.

  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury

Dyrektor  
Tomasz Emiljan

  
.....  
podpis

