



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA.410.007.02.2020

Pan

Michał Panfil

Prezes Zarządu

Warszawskiej

Kolei Dojazdowej Sp. z o.o.

ul. Stefana Batorego 23,

05-825 Grodzisk Mazowiecki

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 - Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62

lwa@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. ¹ , ul. Stefana Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Michał Panfil, Prezes Zarządu Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o., ² od 23 listopada 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: – utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym, gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska, – wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów, – zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich, – unowocześnienie i odnowa eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwania dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych, – wykorzystywanie wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru³ w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli byłoby to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	1. Łukasz Jarocki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/73/2020 z 6 maja 2020 r. 2. Marta Knigawka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/74/2020 z dnia 8 maja 2020 r. (akta kontroli, tom I str.1-4)

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność WKD w latach 2018-2020 (I pół.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.
Uzasadnienie oceny ogólnej	W okresie objętym kontrolą WKD posiadała ważne świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej oraz dla przewoźnika kolejowego. W Regulaminie organizacyjnym Spółki przypisano odpowiedzialność nad bezpieczeństwem poszczególnym stanowiskom w strukturach organizacyjnych na każdym poziomie zarządzania. Pojazdy, których dokumentację objęto szczegółowym badaniem posiadały ważne świadectwo sprawności technicznej oraz książkę pojazdu.

¹ Dalej: WKD, Spółka lub Przewoźnik.

² Dalej: Prezes Zarządu.

³ Dalej: dSAT.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

Wszystkie eksploatowane przez Przewoźnika pasażerskie pojazdy kolejowe dostosowane były do potrzeb osób niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej oraz wyposażone w środki i urządzenia zapewniające bezpieczeństwo oraz komfort podróży. Spółka w związku z samodzielną realizacją procesu utrzymania taboru kolejowego posiadała aktualne informacje na temat stanu technicznego eksploatowanych pojazdów.

Zdarzenia mające miejsce w okresie objętym kontrolą (np. wypadki i incydenty), nie były spowodowane złym stanem technicznym eksploatowanych pojazdów kolejowych ani winą osób prowadzących pojazdy kolejowe.

W WKD przeprowadzano cykliczne kontrole dokumentów zatrudnionych pracowników, nadzorowano aktualność badań lekarskich oraz prowadzenie egzaminów przez instruktorów trakcji. Zatrudnione w Spółce osoby kierujące pojazdami kolejowymi posiadały odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia oraz spełniały warunki wymagane do wykonywania powierzonych im pracy.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów.

1.1. Podstawowym celem działalności WKD było prowadzenie kolejowych, regionalnych przewozów osób oraz zarządzanie i administrowanie liniami kolejowymi. Udziałowcami Spółki były: Województwo Mazowieckie, Miasta Pruszków i Podkowa Leśna oraz gminy: Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Michałowice. Obszar działania Spółki obejmował linie kolejowe: nr 47 Warszawa Śródmieście – Grodzisk Mazowiecki Radońska (cztery stacje i 22 przystanki pasażerskie), nr 48 Podkowa Leśna – Milanówek (jedna stacja i trzy przystanki pasażerskie) oraz nr 512 Łącznica Pruszków PKP – Komorów WKD, na której nie realizowano przewozów pasażerskich.

(dowód akta kontroli, tom I str. 5-10; 25-27; 91-92; 126-127)

W okresie objętym kontrolą WKD, zgodnie z art. 17d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁷, jako zarządca infrastruktury funkcjonalnie oddzielonej od innych kolei, prowadzący przewozy lokalne, działała na podstawie świadectwa bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego nr 236/PK/16⁸ oraz świadectwa bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej nr 256/ZI/16⁹ (oba świadectwa wydał Prezes Urzędu Transportu Kolejowego¹⁰). Z uwagi na powyższe w WKD nie obowiązywał system zarządzania bezpieczeństwem¹¹, o którym mowa w art. 4 pkt 39 ww. Ustawy.

W Regulaminie organizacyjnym Spółki¹² odpowiedzialność nad bezpieczeństwem przewozów została przypisana poszczególnym stanowiskom na każdym poziomie zarządzania¹³. Ustalono¹⁴ m.in., że sprawy z zakresu bezpieczeństwa należą

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Dz.U z 2020 r. poz. 1043, dalej: Ustawa lub ustawa o transporcie kolejowym.

⁸ Świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego zostało wydane na okres od 22 grudnia 2016 r. do 22 grudnia 2021 r.

⁹ Świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej zostało wydane na okres od 22 grudnia 2016 r. do 22 grudnia 2021 r. na wszystkie linie kolejowe zarządzane przez WKD.

¹⁰ Dalej: UTK.

¹¹ Dalej: SMS.

¹² W okresie objętym kontrolą w WKD obowiązywały: Regulaminy organizacyjne Spółki przyjęte uchwałami Rady Nadzorczej nr 28/V/2013 z 9 grudnia 2013 r., nr 25/VII/2019 z 13 grudnia 2019 r. i nr 1/VII/2020 z 10 stycznia 2020 r.

¹³ Np. zgodnie z §7 ust. 2 pkt. 7 ww. Regulaminu organizacyjnego Spółki do kompetencji Prezesa Zarządu należały w szczególności sprawy wydawania decyzji w nagłych przypadkach zagrażających bezpieczeństwu lub życiu ludzkiemu,

do właściwości Prezesa Zarządu, wydziałów: Naprawy i Utrzymania Taboru¹⁵ (w tym komisji powypadkowych, drużyn pociągowych, dyżurnych ruchu, rewidentów, zwrotniczych), Eksploatacji¹⁶ oraz Infrastruktury, brygadzysty, samodzielnego stanowiska ds. BHP i ochrony przeciwpożarowej oraz inspektora ds. bezpieczeństwa. Do zadań WNIUT należało m.in. formułowanie wniosków w celu zwiększenia stanu bezpieczeństwa przewozów realizowanych na linii WKD i ciągłego doskonalenia procedur z tym związanych.

(dowód akta kontroli, tom I str. 21-53; 55; 60-157)

Spółka przedkładała Prezesowi UTK programy poprawy bezpieczeństwa (wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa)¹⁷, obejmujące przewozy kolejowe oraz zarządzanie infrastrukturą. We wszystkich programach określono ich cele, zakres, parametry ilościowe i jakościowe osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposób przekazania informacji z programu pracownikom Przewoźnika oraz opisano politykę bezpieczeństwa i plany umożliwiające realizację ww. celów.

(dowód akta kontroli, tom I str. 158-236)

W Spółce obowiązywały procedury¹⁸, dotyczące:

- utrzymania infrastruktury kolejowej oraz urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego,
- dokonywania oceny ryzyka prowadzonej działalności oraz sposobu sprawowania nad nią nadzoru,
- systemów i programów szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu i pojazdów kolejowych oraz obsługą i utrzymaniem urządzeń w tym zakresie w celu zapewnienia kwalifikacji pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności,
- zapewnienia prawidłowego dostępu do informacji związanych z bezpieczeństwem oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego,
- zgłaszania, dokumentowania i badania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych, częstotliwości i trybu przeprowadzania audytów wewnętrznych oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania.

(dowód akta kontroli, tom I str. 240-247)

1.2. W okresie objętym kontrolą kwestie związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie wieloletniego cyklu użytkowania w WKD regulowała procedura *PU.1 System utrzymania taboru kolejowego*.

Badanie dokumentacji 10 pojazdów¹⁹ kolejowych o najdłuższym okresie użytkowania wykazało, że wszystkie zostały wpisane do Rejestru pojazdów

bezpieczeństwu ruchu kolejowego, budynków, budowli oraz innych obiektów i urządzeń technicznych, a także w wypadkach mogących spowodować straty.

¹⁴ Na podstawie regulaminu organizacyjnego Spółki obowiązującego w trakcie niniejszej kontroli NIK, tj. przyjętym uchwałą Rady Nadzorczej nr 1/VIII/2020 z 10 stycznia 2020 r.

¹⁵ Dalej: WNIUT.

¹⁶ Dalej: WE.

¹⁷ Programy Poprawy Bezpieczeństwa na lata 2018, 2019 i 2020. przyjęte odpowiednio uchwałami Zarządu nr 7/2018 z 16 stycznia 2018 r., nr 4/2019 z 23 stycznia 2019 r. i nr 8/2020 z 20 stycznia 2020 r.

¹⁸ Tj. odpowiednio: (1) PU.1 System utrzymania taboru kolejowego przyjęty uchwałami Zarządu nr 81/2017 z 29 września 2017 r. i nr 61/2020 z 2 czerwca 2020 r., (2) m.in. PI.1 Utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz telekomunikacji - wyd. 3, PI.2 Utrzymanie systemu zasilania i sieci trakcyjnej oraz naprawa i konserwacja systemu oświetlenia - wyd. 3 oraz PI.3 Utrzymanie i zarządzanie drogami kolejowymi - wyd. 4 przyjęte uchwałami Zarządu odpowiednio o nr 46/2020 z 6 maja 2020 r. oraz nr 50/2020 i 51/2020 z 14 maja r., (3) m.in. PC.3 Zarządzanie ryzykiem i szansami procesu przyjęte uchwałą Zarządu nr 57/2020 z 28 maja 2020 r. (4) m.in. Wytyczne szkoleń okresowych na 2020 r. zatwierdzone przez Prezesa Zarządu pismem nr WKD7g-141-12/2019 z 11 grudnia 2019 r., (5) PD.3 Komunikacja wewnętrzna i zewnętrzna w spółce przyjęta uchwałą Zarządu nr 51/2017 z 23 maja 2017 r., (6) WKD R-2 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na linii WKD – wyd. 2 przyjęta zarządzeniem Zarządu nr 30/2016 z 29 czerwca 2016 r., (7) PC.1 Audit wewnętrzny -proces ciągłego doskonalenia przyjęty uchwałą Zarządu nr 34/2020 z 1 kwietnia 2020 r.

kolejowych (numery od 2 do 11) i posiadały ważne świadectwo sprawności technicznej, prowadzono dla nich książki pojazdu, w których zapisywano m.in. przebieg, daty wycofania i oddania do ruchu, powody wycofania z ruchu (np. poziom utrzymania pojazdu P2, P3, P4) oraz miejsce wykonania napraw. Jednak w Rejestrze pojazdów kolejowych prowadzonych przez Przewoźnika figurowały one pod innymi numerami niż w Książce pojazdu, tj. odpowiednio pod nr od EN97-001 do EN97-010 oraz od 33WE-001a do 33WE-010b.

Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że rozróżnienie trójczłonów pojazdu na podkategorie „a” i „b” (np. 33WE-001a oraz 33WE-001b) wynikało z pierwotnego zamysłu łączenia poszczególnych członów pojazdów między sobą (np. w przypadku uszkodzeń po kolizji). UTK wskazał jednak, że nie ma takiej możliwości, ponieważ deklaracja zgodności producenta z typem, na który wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, wystawione jest dla konkretnych elektrycznych zespołów trakcyjnych,²⁰ w związku z tym WKD eksploatuje i utrzymuje poszczególne EZT, jako pojazd o tym samym numerze, składający się z dwóch trójczłonów „a” i „b”.

(dowód akta kontroli, tom I str. 240; 258-336; 350-429; tom II str. 1-81; 84-85)

1.3. Zgodnie z Rejestrem pojazdów kolejowych WKD posiadała łącznie 21 pojazdów pasażerskich, w tym jeden typu 13WE (EN95) wyprodukowany w 2004 r., jeden typu 33WE (EN97) z 2011 r., 13 typu 33WE (EN97) z 2012 r. oraz sześć typu 39WE (EN100) z 2016 r. W okresie objętym kontrolą tylko jeden z ww. pojazdów (typu 13WE (EN95) z 2004 r.) został wyłączony z eksploatacji z uwagi na wygaśnięcie świadectwa sprawności technicznej²¹. W okresie objętym kontrolą nie przeznaczano pojazdów do złomowania.

(dowód akta kontroli, tom I str. 254-255; 350-429)

W Spółce co roku opracowywano Biznes plany²², w których określano prognozy kosztów działalności podstawowej obejmujące m.in.: koszty związane z eksploatacją i kontynuacją napraw poziomu P4 (rewizje) 14 sztuk taboru serii EN97 oraz 6 sztuk taboru serii EN100²³, zakupu lub wymiany kół monoblokowych do taboru serii EN97 oraz zakupu klocków hamulcowych do taboru serii EN97. Dodatkowo, każdy z Biznes planów zawierał plan nakładów inwestycyjnych dla inwestycji nowych i kontynuowanych z roku poprzedniego. Nowe inwestycje dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych w sprawności techniczno-eksploatacyjnej obejmowały m.in.:

- zakup i modernizację infrastruktury kolejowej i taboru - modernizacja urządzeń SBL²⁴ służących do prowadzenia ruchu kolejowego (Biznes plan na 2018 r.),
- naprawę poziomu P5 jednostki serii EN95-01 (Biznes plan na 2019 r.),
- zakup maszyn i urządzeń do utrzymania infrastruktury i napraw taboru, m.in. wagonu typu szutrówka, toromierza, wiertarki do podkładów, podnośników do wkolejania jednostek (Biznes plan na 2020 r.).

(dowód akta kontroli, tom II str. 86-276)

1.4. Przyjmowane corocznie Programy audytów wewnętrznych²⁵ opracowywano na podstawie analiz ryzyka w zakresie utrzymania pasażerskich pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji,

¹⁹ EN97-001 (33WE); EN97-002 (33WE); EN97-003 (33WE); EN97-004 (33WE); EN97-005 (33WE); EN97-006 (33WE); EN97-007 (33WE); EN97-008 (33WE); EN97-009 (33WE); EN97-010 (33WE).

²⁰ Dalej: EZT.

²¹ Świadectwo sprawności technicznej pojazdu wygasło 4 marca 2020 r. Pojazd wyłączono z eksploatacji. Planowane jest wykonanie naprawy piątego poziomu utrzymania P5 zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania.

²² Biznes Plany na lata 2018, 2019 i 2020 przyjęte odpowiednio uchwałami Zarządu nr 10/2019 z 23 stycznia 2018 r., nr 1/2019 z 21 marca 2019 r. oraz nr 3/2020 z 14 stycznia 2020 r.

²³ Naprawy poziomu P4 w zakresie: 1) konserwacji i napraw urządzeń energoelektrycznych; 2) konserwacji i napraw tablic pneumatycznych i sprzężarki wraz z zaworami rozrządczymi, bezpieczeństwa, nagłego hamowania i syren systemu pneumatycznego; 3) konserwacji i napraw systemu sterowania elektronicznego pojazdów, 4) konserwacji i napraw wózków napędowych i tocznych w pojazdach.

²⁴ Samoczynna blokada liniowa.

²⁵ Programy na lata 2018, 2019 i 2020 przyjęte zgodnie z Procedurą PC.1 Audyt wewnętrzny – Proces ciągłego doskonalenia wyd. 3, wprowadzona uchwałą Zarządu nr 34/2020 WKD z dnia 1 kwietnia 2020 r.

które przeprowadzano zgodnie z procedurą *PC.3 Zarządzanie ryzykiem i szansami procesu w procesie ciągłego doskonalenia*. Programy obejmowały m.in. sprawdzenie procesu utrzymania sprawności taboru kolejowego zgodnie z normą PN-EN ISO: 9001:2015.²⁶ W okresie objętym kontrolą przeprowadzono w tym zakresie łącznie dwa audyty wewnętrzne²⁷ oraz 102 doraźne kontrole wewnętrzne²⁸, w tym 48 w 2018 r., 45 w 2019 r. i dziewięć w 2020 r. (I pół.). Potrzeba przeprowadzenia doraźnych kontroli wewnętrznych wynikała z zapisów ww. programów poprawy bezpieczeństwa.

(dowód akta kontroli, tom I str. 158-193; 256-257; tom II str. 277-339)

1.5. W Spółce powołano²⁹ audytorów wewnętrznych, którzy w okresie objętym kontrolą, zgodnie z obowiązującą procedurą *PC.1 Audit wewnętrzny – proces ciągłego doskonalenia*, przeprowadzili dwa audyty³⁰. W częściach dotyczących procesu utrzymania sprawności taboru kolejowego audyty wykazały zgodność procedur z wymaganiami normy ISO 9001:2015.

W wyniku ww. kontroli³¹ doraźnych, przeprowadzonych przez kontrolerów wewnętrznych ds. trakcji, w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych stwierdzono m.in. cztery przypadki³² nieprawidłowości, polegających na: niewypełnieniu rozkazów pisemnych (nieprawidłowości omówiono z maszynistami³³), nieprawidłowej obsłudze urządzenia czuwaka aktywnego (kierującego pojazdem pouczono, przy czym złożył on wyjaśnienia na tę okoliczność) oraz błędy w wypełnianiu rozkazów pisemnych (uwagi kontrolera ruchu przekazano instruktorom do omówienia na szkoleniach).

(dowód akta kontroli, tom I str. 252; 319-328; tom II str. 301-304; 319-328; 340-341)

W okresie objętym kontrolą, UTK przeprowadził w WKD łącznie sześć kontroli³⁴, obejmujących m.in. obszar bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, z czego w przypadku dwóch³⁵ stwierdził nieprawidłowości dotyczące m.in.:

- w 2019 r.: braku kompleksowych regulacji wewnętrznych i spójności zapisów w regulaminie wewnętrznym odnośnie stosowanych regulacji dla zapewnienia zarządcy kolejowemu (WKD) bezpiecznej eksploatacji infrastruktury, braku znaków drogowych i zanieczyszczenia żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz niekompletnych szkiców sytuacyjnych w metrykach trzech z nich,

- w 2020 r.: odchylenia od pionu osi podłużnej słupa sieci trakcyjnej, wykonania w 2019 r. objazdu linii drezyną pomiarową zamiast badania defektoskopowego, (w związku z czym przekroczono zalecany w wewnętrznych instrukcjach WKD termin realizacji tego badania), rozbieżności instrukcji dotyczącej warunków

²⁶ W 2016 r. Spółka uzyskała certyfikat Systemu zarządzania jakością zgodny z wymaganiami normy PN-EN ISO 9001:2015

²⁷ Audyt z 20 września 2018 r. i z 3 października 2019 r.

²⁸ Kontrole doraźne dotyczyły utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych i były wykonywane w czasie jazd kontrolnych. Podczas jazd kontrolnych sprawdzono zapisy poziomów utrzymania, świadectwa techniczne pojazdów kolejowych oraz wykonywano próby hamulców..

²⁹ M.in. uchwałami Zarządu nr 31/2019 z 4 czerwca 2019 r. i nr 29/2020 z 24 marca 2020 r.

³⁰ Raporty z audytów wewnętrznych nr 6/P/2019 z 3 października 2019 r. i nr 5/P/2018 z 20 września 2018 r.

³¹ Zakres kontroli obejmował przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, w tym przeprowadzane były jazdy kontrolne na całej długości linii, potwierdzone wpisem do książki pokładowej pojazdu, wynik jazdy kontrolnej zapisywany był w sprawozdaniu według wzoru, przekazywany w ciągu 24 godzin Prezesowi Zarządu. W trakcie kontroli sprawdzano m.in. 1) czy drużyna trakcyjna posiada służbowy rozkład jazdy, wykaz ostrzeżeń stałych, kartę znajomości szlaku, kartę pracy drużyny trakcyjnej, 2) czy na pojeździe znajduje się karta próby hamulca, teczka z rozkazami pisemnymi, książka pokładowa z aktualnymi wpisami maszynisty prowadzącego i przeglądów technicznych, prawo kierowania, 3) czy prowadzący pojazd podaje właściwe sygnały w miejscach wymaganych, nie przekracza maksymalnej prędkości, 4) czy miejsca wymagające zatrzymania pociągu, zmniejszenia prędkości są prawidłowo osygnalizowane, 5) inne okoliczności, mające wpływ na bieg pociągu i bezpieczeństwo w ruchu kolejowym.

³² Po dwa przypadki w latach 2018-2019.

³³ W dokumentach regulujących działalność Spółki zamiennie używa się terminów „maszynista” oraz „kierujący pojazdem”. W obu przypadkach rozumie się przez to osobę zatrudnioną na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem pojazdu kolejowego na podstawie wydanego przez WKD prawa kierowania.

³⁴ Wystąpienia pokontrolne nr TO1.501.25.2018.6.AN, TO1.501.43.2018.9.MG, TO1.501.54.2019.10.MG, OT1.500.2.2020.6.AM, OT1.505.2.2020.PW i TO2.501.4.2019.4.BS.

³⁵ Wystąpienie pokontrolne OT1.500.2.2020.6.AM oraz wystąpienie pokontrolne TO2.501.4.2019.4.BS.

technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych z aktualnymi aktami prawnymi, a także braku: podbicia lokalizacji w sprawozdaniu z okresowej kontroli obiektu budowlanego (dwóch torów), zamieszczenia wpisu o egzaminie okresowym w upoważnieniu pracownika i potwierdzenia zapoznania się pracowników zatrudnionych na stanowiskach toromistrza z obowiązującą ich wewnętrzną instrukcją WKD D-7.

Powyższe nieprawidłowości zostały przez Przewoźnika niezwłocznie usunięte³⁶ m.in. poprzez wykonanie napraw, aktualizacje i dostosowanie regulacji wewnętrznych do aktualnych potrzeb i wymagań oraz korekty i uzupełnienie braków w ww. dokumentacji.

(dowód akta kontroli, tom II str. 342-475)

1.6. Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie w sprawie bezpieczeństwa za 2018 r. Przewoźnik nie podlega Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i jej rekomendacje nie mają zastosowania do WKD³⁷.

(dowód akta kontroli, tom I str. 229)

1.7. Przewoźnik nie posiadał systemu informatycznego do monitorowania stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych, jednak obowiązujące w WKD wewnętrzne procedury Systemu zarządzania jakością – PU.¹³⁸ pozwalały na skuteczną realizację tych zadań. W szczególności Przewoźnik dysponował danymi na temat wieku, stanu technicznego pojazdów, przeprowadzonych badań, napraw, konserwacji i remontów przewidzianych w dokumentacji systemu utrzymania³⁹. Procedura ta, pozwalała również na ustalenie terminowości realizacji zadań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych we właściwym stanie technicznym.

(dowód akta kontroli, tom I str. 240; 258-429; tom II str. 477; 479)

1.8. Z analizy dokumentacji badań diagnostycznych próby 10 pojazdów kolejowych⁴⁰ wykorzystywanych do przewozu w czasie niniejszej kontroli wynika, że przeprowadzono je zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁴¹.

(dowód akta kontroli, tom III str. 1-21)

1.9. Zasady prowadzenia badań diagnostycznych stanu techniczno-eksploatacyjnego pasażerskich pojazdów kolejowych określała procedura PU.1 *Proces utrzymania w sprawności taboru kolejowego* oraz DSU właściwa dla danego typu pojazdu kolejowego⁴². Za utrzymanie pojazdów kolejowych w zakresie bieżącego utrzymania, całego wieloletniego cyklu użytkowania oraz badań diagnostycznych stanu techniczno-eksploatacyjnego pasażerskich pojazdów kolejowych odpowiadał WNiUT, który w latach 2018-2020 (I pół.) sporządzał miesięczne plany przeglądów i napraw pojazdów kolejowych oraz przekazywał Zarządowi roczne i kwartalne sprawozdania⁴³ z ich realizacji. Analiza tych dokumentów wykazała, iż realizowano zadania przewidziane w procedurze PU.1.

(dowód akta kontroli, tom I str. 54; 301-336; tom III str. 22-76)

³⁶ Za wyjątkiem ustalonej podczas ww. kontroli z 2020 r. konieczności naprawy słupa sieci trakcji. W tym zakresie niezwłocznie zabezpieczono stary słup przed pogłębianiem odchylenia i obok zamontowano nowy. Prac jednak nie dokończono (nie podwieszono sieci trakcji) z uwagi na awarię, koniecznego do wykonania tych prac podnośnika kosowego oraz brak możliwości jego niezwłocznej naprawy z powodu stanu epidemii.

³⁷ Zgodnie z art. 28o ustawy o transporcie kolejowym przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców, o których mowa w art. 18 ust. 2 i przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3 ustawy.

³⁸ W okresie objętym kontrolą obowiązywała: 1) Procedura PU.1 System utrzymania taboru kolejowego przyjęta uchwałą Zarządu nr 81/2017 z 29 września 2017 r.; 2) Procedura PU.1 System utrzymania taboru kolejowego przyjęta uchwałą Zarządu nr 61/2020 z 2 czerwca 2020.

³⁹ Dalej: DSU

⁴⁰ Do próby wybrano pojazdy: EN97-002, EN97-004, EN97-007, EN97-009, EN97-011, EN97-013, EN100-01, EN100-03, EN100-05, EN100-06.

⁴¹ Dz. U. z 2016 r. poz. 226, ze zm.

⁴² Wszystkie DSU zostały zatwierdzone przez Prezesa UTK.

⁴³ Analiza i ocena procesu utrzymania taboru zgodnie z procedurą PU.1

W latach 2018-2020 Spółka wykonała modernizację syren pneumatycznych we wszystkich pojazdach serii EN97 (33WE). Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że Zarząd WKD na bieżąco monitoruje zagadnienia dotyczące stanu technicznego taboru pasażerskiego podczas codziennych odpraw. Ze względu na całkowitą wymianę taboru w ostatnich latach nie było potrzeby prowadzenia innych modernizacji. Ponadto, pojazdy serii EN100 (39WE) wg stanu na 13 maja 2020 r. objęte są gwarancją.

(dowód akta kontroli, tom II str. 477; tom III str. 77-87)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie zadań przez WKD w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów.

OBSZAR

2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

Opis stanu
faktycznego

2.1. W latach 2018-2020 (I pół.) tabor pasażerski WKD obejmował 21 pojazdów kolejowych, tj. jeden EZT typu: 13WE⁴⁴, 14 EZT typu 33WE⁴⁵ oraz sześć EZT typu 39WE⁴⁶, które wyposażono w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się⁴⁷.

(akta kontroli tom I str. 63-67; 350-429; tom II str. 107-108; 478-480; tom III str. 22-44; 221-222; 231; 235; 237; 243; 245; 247; 251; 253-268; 277; 279; 295; 297-300)

Eksploatowane przez WKD pojazdy kolejowe umożliwiły w latach 2018-2020 (I pół.) uruchomienie średnio-dziennie⁴⁸ po 112 pociągów wyposażonych w środki techniczne do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się⁴⁹, przy wykorzystaniu w danym dniu średnio po siedem EZT. W 2017 r. Przewoźnik uruchomił średnio 57 906 takich pociągów przy wykorzystaniu średnio 11 EZT, w 2018 r. – 57 214 pociągów przy wykorzystaniu średnio 12 EZT, w 2019 r. – 59 226 pociągów przy wykorzystaniu średnio 13 EZT, a w I połowie 2020 r. – 27 472 przy wykorzystaniu średnio 13 EZT.

(akta kontroli tom III str. 293-294)

2.2. Wszystkie należące do WKD perony pasażerskie⁵⁰, zlokalizowane na liniach 47 i 48 (łącznie 44) wyposażono w pochylnie umożliwiające wjazd osobom niepełnosprawnym, pasy bezpieczeństwa dla niewidomych oraz w informację pasażerską „SIP” z przyciskiem „SOS”. Dodatkowo przystanek Warszawa Aleje Jerozolimskie wyposażono w dwie windy⁵¹. W 2018 r. na peronach WKD wyznaczono miejsca oczekiwania dla podróżnego z ograniczoną sprawnością, oznaczone słupkiem z tabliczką „wózek inwalidzki”. Ponadto Spółka udostępniała

⁴⁴ Pojazd wprowadzony do eksploatacji w WKD w 2004 r. Numer pojazdu EN95-01. Pojazd wyłączony z eksploatacji z dniem 4 marca 2020 r. oczekuje na naprawę poziomu P5.

⁴⁵ Pojazdy wprowadzone do eksploatacji w WKD w 2012 r. Numery pojazdów od EN-001 do EN97-014.

⁴⁶ Pojazdy wprowadzone do eksploatacji w WKD w 2016 r. Numery pojazdów od EN100-01 do EN100-06.

⁴⁷ Po cztery rampy wjazdowe na pokład EZT, znajdujące się w pierwszych drzwiach za kabiną maszynisty po obu stronach pojazdu, umieszczone na odpowiedniej wysokości przyciski na drzwiach oraz w miejscach wyznaczonych dla podróżnych poruszających się na wózku, po użyciu których obsługa pociągu zobowiązana była udzielić wskazanym osobom pomocy przy wejściu i wyjściu do lub z pojazdu.

⁴⁸ Tj. w dniach: 31 grudnia 2017 r., 31 marca 2018 r., 31 marca 2019 r. oraz 31 marca 2020 r.

⁴⁹ Uruchomienie pociągów rozumiane jako liczba wykonanych przejazdów przez pasażerskie pojazdy kolejowe.

⁵⁰ Na linii nr 47 zlokalizowane były 42 perony pasażerskie, w tym 2 dzierżawione od PKP PLK. S.A. (Warszawa Zachodnia WKD i Warszawa Ochota WKD), które w ramach projektu POLiS 5.1-13 pn. Prace na linii średnicowej na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia, przewidziane są do modernizacji i przebudowy m.in. poprzez budowę wind. Z kolei na linii nr 48 zlokalizowane były 4 perony pasażerskie.

⁵¹ Windy podlegały Zarządowi Dróg Miejskich w Warszawie.

nieodpłatną pomoc osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej podczas wsiadania i wysiadania do lub z pociągu WKD⁵². Warunkiem jej otrzymania było powiadomienie przewoźnika o takiej potrzebie przynajmniej na 24 godziny przed planowaną godziną odjazdu pociągu z danej stacji lub przystanku. W okresie objętym kontrolą potrzebę takiej pomocy zgłoszono łącznie dziewięć razy (trzykrotnie w 2018 r., pięciokrotnie w 2019 r. i jeden raz w 2020 r.). Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że w latach 2018-2020 (I pół.) cyklicznie w dni robocze udzielano pomocy rodzicom niepełnosprawnego dziecka (ok. 90 razy rocznie). Rodzicom dziecka Spółka przekazała numer telefonu do pracowników ochrony, bezpośrednio odpowiedzialnych za udzielenie takiej pomocy.

(akta kontroli, tom I str. 54-59; 63-67; 163; 166; 175; 178; tom II str. 478-480; tom III str. 254; 258-206; 296; 302-336):

2.3. Eksploatowane przez WKD w latach 2018-2020 (I pół.) EZT nie były wyposażone w defibrylatory serca. Zarząd wyjaśnił m.in., że, średni czas przejazdu pociągów między przystankami na linii WKD wynosi 3 min., a oczekiwanie na pogotowie ratunkowe trwa ok. 15 min. W przypadku, gdy prowadzący pociąg został poinformowany o złym samopoczuciu pasażera lub zauważył niepokojącą sytuację na peronie informował o tym fakcie dyżurnego ruchu⁵³, który zobowiązany był do powiadomienia pogotowia ratunkowego oraz ustalenia dalszego postępowania z kierującym pojazdem kolejowym WKD.

(akta kontroli tom II str. 478-480, tom III str. 338-343)

2.4. Wszystkie eksploatowane przez WKD pasażerskie pojazdy kolejowe wyposażono w system monitoringu wizyjnego, umożliwiający prowadzącemu pojazd obserwację szlaku oraz obrazu z kamer umieszczonych wewnątrz i z boku pojazdu, a także zapis obrazu z kamer na rejestratorze. Przewoźnik zapewniał również ochronę osób i mienia oraz utrzymanie na liniach kolejowych porządku w oparciu o usługi realizowane przez wyspecjalizowany podmiot zewnętrzny⁵⁴. Ochrona fizyczna działała z wykorzystaniem punktów ochrony stacjonarnej⁵⁵ oraz mobilnego patrolu ochrony, dozorującego linie, obiekty i pracowników WKD, w szczególności osoby prowadzące pojazdy kolejowe⁵⁶.

(akta kontroli tom I str. 63-67; 163; 165; 167; 174; 177; 192; 226; tom III str.: 225; 227; 229, 231; 234; 236; 240; 245; 249; 251; 261-268; 337; 344-382)

2.5. Eksploatowane przez Przewoźnika EZT wyposażono również w systemy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, system rozgłoszeniowy⁵⁷, awaryjnego powiadamiania maszynisty „SOS”, urządzenia i środki przeciwpożarowe oraz służące do ewakuacji pasażerów⁵⁸. Przedmiotowe systemy i wyposażenie podlegały cyklicznym przeglądom⁵⁹, a w przestrzeni pasażerskiej eksploatowanych EZT monitorowano jakość powietrza⁶⁰. Za kontrolę zabezpieczenia pojazdów kolejowych w sprzęt przeciwpożarowy odpowiadał inspektor BHP.

⁵² Zasady udzielania asysty uregulowano w § 11 Regulaminu przewozu osób, rzeczy i zwierząt pt. *Pomoc i wsparcie udzielane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej*.

⁵³ Dyżurny Ruchu to prowadzący ruch na linii kolejowej.

⁵⁴ Umowa nr WKD10/022-7/2017 z 15 marca 2017 r. oraz umowa nr WKD10-022-6/2019 z 22 maja 2019 r.

⁵⁵ Na stacji Warszawa Śródmieście WKD oraz przystanku osobowym Warszawa Ochota WKD.

⁵⁶ Ochrona fizyczna podejmowała interwencje na wezwanie Dyspozytury, Dyżurnego Ruchu lub Maszynisty, jak również na skutek zgłoszeń od podróżnych w przypadku aktów wandalizmu i zagrożenia życia.

⁵⁷ System umożliwiający przekazywanie pasażerom komunikatów głosowych (mikrofon, głośniki).

⁵⁸ Czyli: czujniki dymowe, gaśnice, uchwyty awaryjnego otwierania drzwi oraz oznaczone okna awaryjne wraz z zamontowanymi w ich sąsiedztwie młotkami bezpieczeństwa służącymi do ich wybicia w przypadku takiej potrzeby.

⁵⁹ Zgodnie z Procesem utrzymania w sprawności taboru kolejowego Procedury PU.1 System utrzymania taboru kolejowego oraz zgodnie z wymaganiami DSU właściwej dla każdego typu pojazdu kolejowego eksploatowanego przez WKD, w ramach przeglądów weryfikowano m.in. sprawność poszczególnych systemów oraz ważność legalizacji wyposażenia, podlegającego okresowemu sprawdzeniu, w tym wyposażenia p.poż.

⁶⁰ Zgodnie z Instrukcją zapewnienia jakości powietrza wersja 1/PP.1/2017 z 11 kwietnia 2017 zmienioną 19 sierpnia 2019 r. Monitoring prowadzono 4-krotnie w 2018 r., 4-krotnie w 2019 r. i 2-krotnie w 2020 r. (I pół.) i nie wykazał on nieprawidłowości.

Zapewniono również utrzymanie czystości i właściwego stanu technicznego eksploatowanych EZT, w tym przedziałów i miejsc dla pasażerów⁶¹, zlecając wykonanie tych usług podmiotom zewnętrznym⁶². Wykonanie tych prac potwierdzano protokołami zdawczo-odbiorczymi.

(akta kontroli tom I str. 54-59, 63-67; 178; 190; 258-349, tom III str. 22-44; 220-252; 261-268; 281-282; 285, tom IV str. 1-58)

Spółka prowadziła w układzie miesięcznym monitorowanie liczby przewożonych pasażerów oraz dostosowywała rozkłady jazdy do zapotrzebowania.

Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że monitorowanie frekwencji odbywało się m.in. przy użyciu zainstalowanych w pojazdach systemów zliczania podróży oraz przy wsparciu systemów monitoringu stacji i przystanków osobowych do weryfikacji wizualnej wymiany podróży na wybranych obiektach.

(akta kontroli tom I str. 54-59; tom II str. 82-85; 101; 143; 186, tom III str. 228; 245-246; 261-268; tom IV str. 1; 59-60; 71-72)

W latach 2018-2020 (I pół.) do WKD wpłynęło ogółem 213 skarg i 60 wniosków, w tym w zakresie: czystości pojazdu (jedna skarga na nieprzyjemny zapach w pociągu), niesprawnego systemu ogrzewania i klimatyzacji w pociągu (32 skargi i siedem wniosków), zatłoczenia w pociągach (dziewięć skarg), innych, związanych z poprawą bezpieczeństwa lub komfortu podróży (41 skarg⁶³ oraz 33 wnioski⁶⁴). Za zasadne uznano 33 skargi w 2018 r., 37 w 2019 r. oraz 13 w 2020 r. Skargi zasadne załatwiano przez udzielenie pasażerom odpowiedzi wyjaśniającej i przeproszenie, po wyjaśnieniu i usunięciu nieprawidłowości w działach odpowiedzialnych za dany obszar oraz pouczenie lub wyciągnięcie konsekwencji wobec osób odpowiedzialnych.

(akta kontroli tom III str. 381-382; tom IV str. 41; 74)

2.6. Zagadnienia dotyczące stanu technicznego i czystości pociągów były przedmiotem kontroli zewnętrznych⁶⁵ oraz wewnętrznych⁶⁶, które nie wykazały nieprawidłowości w badanym zakresie.

(akta kontroli tom I str. 63-67; 166; 179; 192; tom II str. 342-475; 478-480; tom III str. 381-382; tom IV str. 40-41; 74; 77-83)

⁶¹ Wykonawcy obowiązani byli do świadczenia usługi czyszczenia m.in. zgodnie z Regulaminem czyszczenia pojazdów kolejowych, który określał zakresy i warunki wykonywania czyszczeń w rodzaju: czyszczenie pobieżne na stacjach Grodzisk Mazowiecki Radońska i Warszawa Śródmieście WKD, czyszczenie codzienne w czasie zjazdów pociągów w godzinach wieczornych i nocnych, czyszczenie okresowe (miesięcznie) oraz wykonywane w sytuacjach szczególnych czynności dodatkowych takich jak: dezynfekcja, dezynsekcja, deratyzacja, czyszczenie szyb okiennych wraz z ramami z zewnątrz, usuwanie graffiti z pojazdów kolejowych. Decyzję jaki rodzaj czyszczenia powinien mieć miejsce podejmował rewident po sprawdzeniu stanu czystości każdego składu wjeżdżającego na stację postojową. Wykonanie usługi, po uprzednim sprawdzeniu jakości wykonania czyszczenia, potwierdzane było protokołem zdawczo-odbiorczym.

⁶² Umowy nr WKD10/022-13/2017 z 27 kwietnia 2017 r. i nr WKD10-0224/2019 z 2 kwietnia 2019 r. z dnia.

⁶³ Skargi: w 2018 r. osiem na maszynistów za odjazd pociągu i pozostawianie podróży na peronie oraz jedna na nieodpowiednie zachowanie kontrolera; w 2019 r. osiem na nieodpowiednie zachowanie kontrolera, jedna na brak oświetlenia na stacji Warszawa Ochota, sześć na maszynistów za odjazd pociągu i pozostawianie podróży na peronie, trzy na brak informacji podczas awarii pociągu, dwie na niestosowne zachowanie maszynistów w stosunku do osoby niepełnosprawnej, dwie na brak świateł podczas wykonywanych manewrów; w 2020 (I pół.) jedna dotyczyła automatycznego otwierania drzwi w związku z koronawirusem, jedna spożycia alkoholu przez kontrolerów, jedna zbyt głośnych komunikatów, dwie braku maseczek u kontrolerów podczas kontroli biletów, jedna nieodpowiedniego zachowania kontrolera, dwie pozostawienia przez maszynistę podróży na przystanku, dwie braku maseczek u podróży.

⁶⁴ M.in. wnioski dotyczyły: w 2018 r. braku toalet w pociągu, przejazdu podróży z psami bez kagańców; w 2019 r. zamocowania uchwytów do trzymania, rozmowy maszynisty przez telefon podczas jazdy, uciążliwych pasażerów, przycisków otwierania drzwi, zajmowania miejsc siedzących przy drzwiach wejściowych; w 2020 (I pół.) automatycznego otwierania drzwi w związku z koronawirusem, usunięcia drzewa, wygłaszania w pociągach komunikatów o zagrożeniu koronawirusem, trzy o przywrócenie rozkładu jazdy w dni powszednie w związku z koronawirusem i zatłoczeniem.

⁶⁵ W 2018 r. dwie kontrole UTK (wystąpienie pokontrolne nr TO1.501.25.2018.6.AN i TO1.501.43.2018.9.MG) i dwie kontrole Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie (protokoły z 15 stycznia i z 15 maja 2018 r.). W 2019 r. dwie kontrole UTK (wystąpienie pokontrolne nr TO1.501.54.2019.10.MG i protokół kontroli TO1.501.11.2019.8.MG). Wszystkie kontrole UTK wykazały, że: pojazdy kolejowe były czyste na zewnątrz i wewnątrz, zapewniono odpowiedni standard czystości, pojazdy posiadały sprawne oświetlenie, a klimatyzacja i ogrzewanie były sprawne.

⁶⁶ Zagadnienia kontrolowane przez WE WKD w ramach ww. 102 kontroli doraźnych dotyczących utrzymania i eksploatacji, prowadzonych w czasie jazd kontrolnych.

2.7. W całym okresie objętym kontrolą w WKD obowiązywała procedura postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na stacjach kolejowych i innych budynkach zarządzanych przez WKD⁶⁷, która regulowała m.in. postępowanie pracowników Przewoźnika oraz ochrony stacji kolejowej w przypadku wystąpienia zagrożenia epidemiologicznego⁶⁸. Zgodnie z procedurą w przypadku stwierdzenia zagrożenia lub możliwości jego powstania pracownicy zobowiązani byli niezwłocznie powiadomić o tym fakcie: dyspozyturę WKD, Straż Ochrony Kolei, ochronę stacji kolejowej oraz inne właściwe służby, takie jak pogotowie ratunkowe i policja.

(akta kontroli; tom I str. 63-67; 84-133)

Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że w związku z wystąpieniem w 2020 r. stanu zagrożenia epidemicznego, a następnie epidemii, decyzje o wykonaniu postanowień rządu oraz dostosowaniu zasad i zakresów informacji dla pasażerów podejmowane były na cyklicznych posiedzeniach Zespołu ds. zarządzania kryzysowego powiększonego o przedstawicieli wszystkich komórek organizacyjnych i samodzielnych specjalistów.

(akta kontroli tom I str. 63-67; tom III str. 381-382)

Na spotkaniu przedstawicieli wszystkich komórek organizacyjnych i samodzielnych specjalistów Spółki w dniu 24 marca 2020 r. zatwierdzono do stosowania *Procedurę postępowania w razie podejrzenia zarażenia chorobą szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną*, w której uregulowano m.in. kwestie powiadamiania służb alarmowych, w tym Pogotowia Ratunkowego o podejrzeniu zarażenia osoby przebywającej na obszarze kolejowym lub w pociągu WKD, zasady przekazania takiej osoby ww. służbom oraz zasady zapewnienia w ww. sytuacji bezpieczeństwa pracownikom WKD i osobom postronnym⁶⁹. Procedura wprowadziła obowiązek powiadomienia, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, o wystąpieniu ww. sytuacji UTK oraz Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Spółka zorganizowała punkty odkażania, ograniczyła możliwość dostępu do przycisków dla podróżnych oraz wprowadziła całkowite odkażanie pociągów podczas przeglądów technicznych i mycie wszystkich ogólnie dostępnych oparć, siedzeń, poręczy po każdym zakończonym kursie pociągu. Na monitorach informacji pasażerskiej w pociągach jak i na peronach informowano o obowiązujących obostrzeniach w związku ze stanem pandemicznym. W pojazdach wygłaszane były komunikaty dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów.

(akta kontroli tom I str. 63-67; 82-85; tom III str. 261-268; tom IV str. 84-133)

2.8. W okresie epidemii, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, WKD ograniczyło liczbę podróżnych odbywających przejazd w pociągach: od 24 marca 2020 r. do 31 maja 2020 r. do 62 pasażerów w EZT typu 33WE oraz do 82 pasażerów w EZT typu 39WE⁷⁰, natomiast od 18 maja 2020 r. do 30 czerwca 2020 r. do 150 pasażerów w EZT typu 33WE oraz do 152 pasażerów w EZT typu 39WE⁷¹. Na drzwiach pojazdów oraz w ramach informacyjnych wewnątrz

⁶⁷ Procedura przyjęta uchwałą Zarządu nr 40/2016 z 24 maja 2016 r.

⁶⁸ Rozumianego jako występowanie chorób zakaźnych powodujące wprowadzenie przez organy sanitarne zakazów wstępu lub ograniczeń w poruszaniu się.

⁶⁹ Procedura nakazywała m.in. w tym zabezpieczenie przed osobami postronnymi miejsca gdzie przebywała osoba podejrzana o zarażenie, a w przypadku kontaktu z tą osobą lub przedmiotami, z którymi mogła mieć ona styczność, stosowanie przez pracowników środków ochrony indywidualnej; WKD zapewniało pracownikom narażonym na pracę w strefie zagrożonej pakiety ochronne (ubrania ochronne, maski ochronne, rękawiczki jednorazowego użytku itp.).

⁷⁰ Zgodnie z § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. 2020 poz. 522) środkami publicznego transportu zbiorowego można było przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi połowa miejsc siedzących, których w EZT typu 33WE było 124, a w EZT typu 39WE – 164.

⁷¹ Zgodnie z § 16 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z 16 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. 2020 poz. 878) środkami publicznego transportu

przedziałów pasażerskich zamieszczono informacje o liczbie dostępnych miejsc siedzących i stojących w danym pojeździe oraz o konieczności zachowania dystansu pomiędzy pasażerami i zajmowania co drugiego miejsca siedzącego. W celu obniżenia zapewnienia pojazdów do wartości określonych w przepisach od 21 marca 2020 r. wprowadzono specjalny rozkład jazdy, który następnie dwukrotnie modyfikowano na podstawie danych o frekwencji⁷². Od dnia 24 marca 2020 r. Spółka prowadziła codzienne monitorowanie⁷³ i raportowanie do Prezesa UTK danych o średniej procentowej frekwencji pasażerów w pociągach uruchomionych w poprzedniej dobie z wyszczególnieniem porannego i popołudniowego szczytu przewozowego⁷⁴.

(akta kontroli tom I str. 54-59; tom II str. 82-85; tom III str. 261-268; tom IV str. 102-133)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów oraz skuteczne wdrożenie zasad realizacji przewozów pasażerskich w okresie epidemii.

OBSZAR

3. Wykonywanie zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanego taboru pasażerskiego.

Opis stanu
faktycznego

3.1. W badanym okresie Spółka, dzięki samodzielnej realizacji procesu utrzymania sprawności taboru kolejowego, posiadała aktualne informacje odnośnie wieku i stanu technicznego eksploatowanych pojazdów. Na tej podstawie w 2020 r. przewidziano, w ramach okresowej naprawy piątego poziomu utrzymania (P5), modernizację systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, układu sterowania oraz czuwaka aktywnego⁷⁵ jednego EZT⁷⁶. W związku z wystąpieniem stanu epidemii przedsięwzięcie to przeniesiono do realizacji na kolejne lata. Ponadto, w okresie listopad 2018 r. – maj 2019 r., na zlecenie WKD przeprowadzono modyfikację syren pneumatycznych (makrofonów) wszystkich eksploatowanych EZT⁷⁷ za łączną kwotę 39,6 tys. zł.

zbiorowego można było przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż 30% wszystkich miejsc siedzących i stojących, których w EZT typu 33WE było 500, a w EZT typu 39WE – 505, przy czym połowa miejsc siedzących musiała pozostać wolna. Od 1 czerwca obowiązywało rozporządzenie Rady Ministrów z 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. 2020 poz. 964). Zgodnie z § 17 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia środkami publicznego transportu zbiorowego można było przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi: a) 100% liczby miejsc siedzących albo b) 50% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących, przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych. WKD utrzymała ograniczenia w liczbie miejsc dostępnych dla pasażerów wynikające z ww. rozporządzenia Rady Ministrów z 16 maja 2020 r.

⁷² W miejsce Rozkładu jazdy pociągów WKD obowiązującego od 15 grudnia 2019 r., wprowadzono Specjalny rozkład jazdy pociągów WKD z 21 marca 2020 r., który zmodyfikowano 11 kwietnia 2020 r. i 4 maja 2020 r. Od 18 maja 2020 r. WKD przywróciło standardowy rozkład jazdy, utrzymując jednocześnie do odwołania, bieżące monitorowanie i raportowanie do Prezesa UTK stanu zapewnienia pociągów uruchamianych na linii WKD w celu podjęcia dalszych decyzji w zakresie modyfikacji oferty przewozowej.

⁷³ M.in. przy użyciu systemów zliczania podróży zainstalowanych w pojazdach oraz zewnętrznych systemów monitorowania stacji i przystanków osobowych gromadzone informacje o liczbie przewiezionych pasażerów przez każdy pojazd kolejowy wyposażony w pokładowy system zliczania podróży. Dane były analizowane i weryfikowane pod kątem ustalonego w danym przedziale czasowym limitu zapewnienia wyrażonego w procentowym udziale normatywnej liczby miejsc siedzących i stojących, określonej w dokumentacji technicznej danego typu pojazdu.

⁷⁴ Obowiązek ten nałożył Prezes UTK pismem nr DPP.610.3.2020.1.KK z 24 marca 2020 r. i o tego dnia WKD rozpoczęła przysyłanie gromadzonych danych i informacji na wskazany adres email.

⁷⁵ Przewidywana wartość inwestycji - 500 tys. zł netto.

⁷⁶ Dotyczy uprzednio wyłączonego z eksploatacji pojazdu nr EN95-01 typu 13WE.

⁷⁷ Syreny przed modyfikacją spełniały wymogi normy TSI (Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności), ustalającej poziom dźwięku w odległości od źródła na poziomie od 115 do 123 dB. W związku z wnioskami kierowanymi do Spółki oraz Prezesa UTK przez mieszkańców miejscowości leżących wzdłuż linii WKD dokonano obniżenia poziomu natężenia dźwięku o 3dB.

(akta kontroli tom I str. 63-67; 258-349; tom II str. 217-276; 476-480; tom III str. 22-44; 220-252; 403; 411; 435)

Zakup w 2012 i 2016 r. nowego taboru pasażerskiego, tj. 14 EZT typu 33WE oraz sześciu typu 39WE współfinansowano odpowiednio: ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013⁷⁸ oraz ze środków Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy⁷⁹. Ponadto w 2017 r. WKD podjęła działania zmierzające do zwiększenia przepustowości jednotorowego szlaku na linii nr 47⁸⁰. 30 września 2019 r. Spółka podpisała umowę na dofinansowanie projektu ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020⁸¹. Natomiast w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego WKD zakłada zakup taboru kolejowego, przeznaczonego do eksploatacji na liniach poddanych rozbudowie.⁸²

(akta kontroli, tom I str. 63-67; tom II str. 104-108; 147-152; 191-195; tom III str. 260; 411; 430-435)

3.2. W okresie objętym kontrolą na liniach WKD odnotowano łącznie 14 wypadków⁸³ i trzy incydenty. Żadne z tych zdarzeń nie było wynikiem złego stanu technicznego eksploatowanych przez WKD pojazdów kolejowych. Do ośmiu⁸⁴ z ww. wypadków doszło na przejazdach kolejowo-drogowych z winy kierowców pojazdów drogowych, pięć⁸⁵ polegało na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby znajdujące się na torze w sposób nieupoważniony a jeden był związany z wypadnięciem pasażera z pojazdu kolejowego⁸⁶. Natomiast incydenty były związane przewróceniem na tor ogrodzenia i z zerwaniem sieci trakcyjnej przez powalone drzewa. Spośród ww. pojazdy kolejowe WKD brały bezpośredni udział i uległy uszkodzeniu jedynie w zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych.

(akta kontroli, tom III str. 403-410)

Zastępca Naczelnika WE wyjaśnił m.in., że w okresie objętym kontrolą na liniach WKD miały miejsce dwa zdarzenia pociągów osobowych z dzikimi zwierzętami. W obu przypadkach nie doszło do zatrzymania ani uszkodzeń pojazdów kolejowych, w związku z czym nie podejmowano żadnych działań.

(akta kontroli, tom III str. 384)

W ww. okresie na przejazdach kat. D doszło łącznie do czterech zdarzeń, w wyniku których uszkodzone zostały kolejowe pojazdy pasażerskie WKD, w tym jeden⁸⁷

⁷⁸ Projekt pn. Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń regionalnych na linii WKD w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym, zakończony 19 września 2013 r.

⁷⁹ Projekt KIK/22 pn. Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa WKD, zakończony 31 maja 2017 r.

⁸⁰ Inwestycja pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD - poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego, ujęta w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. pod pozycją D.10. Rozbudowa i modernizacja linii kolejowej LK 47 Budowa drugiego toru od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego w obszarze pn. Przestrzeń i Transport.

⁸¹ Projekt nr POIS.05.02.00-00-0038/18 o szacowanej wartości 107 942,7 tys. zł brutto.

⁸² Projekt o roboczej nazwie Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD na szlaku od stacji Warszawa Śródmieście WKD do stacji Podkowa Główna WKD wraz z zakupem nowych jednostek taborowych składa się z pięciu komponentów, w ramach których komponent związany z taborem kolejowym obejmuje w latach 2024-2025 zakup trzech nowych EZT o szacunkowej wartości 64,6 mln zł brutto.

⁸³ Brak wypadków poważnych.

⁸⁴ Kategoria B21 - Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C).

⁸⁵ Kategoria B34 - Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, tzw. wtargnięcie na tory.

⁸⁶ Kategoria B35 - Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego).

⁸⁷ Zdarzenie drogowe z dnia 18.10.2018 r. z udziałem pojazdu EZT EN97-014 oraz samochodu osobowego – koszt naprawy 4446 zł.

w 2018 r., dwa⁸⁸ w 2019 oraz jeden⁸⁹ w 2020 r. Łączny koszt napraw pojazdów kolejowych wyniósł 14,8 tys. zł i we wszystkich przypadkach został pokryty z ubezpieczenia OC sprawcy wypadku (kierowcy samochodu osobowego). W wyniku zdarzenia drogowego z dnia 18.11.2019 r. WKD zwróciła się do zarządcy drogi z informacją o potrzebie ustawienia brakujących znaków drogowych.

(akta kontroli, tom III str. 385-402)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez WKD zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanego taboru pasażerskiego.

OBSZAR

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia dSAT w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

Sieci linii WKD nie wyposażono w urządzenia dSAT, w związku z brakiem obowiązku montażu urządzeń dSAT dla prędkości szlakowej pociągów poniżej 60 km/h, a dla prędkości od 80 do 100 km/h obowiązek dotyczy rozmieszczenia urządzeń wykrywających nadmierną temperaturę łożysk osiowych oraz nadmierną temperaturę obręczy (klocków hamulcowych) i tarcz hamulcowych co 80 km (± 20), a najdłuższy tor sieci kolejowej WKD (tor nr 1 na szlaku Warszawa Śródmieście – Grodzisk Mazowiecki Radońska) ma długość 32,7 km.

(akta kontroli, tom I str. 54-59; 63-67)

OBSZAR

5. Wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywanie zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

5.1. W okresie objętym kontrolą kwestie dotyczące wymaganych kwalifikacji, obowiązków i uprawnień zatrudnionych w Spółce osób prowadzących pojazdy kolejowe, regulowały:

- *Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, elektrycznego i spalinowego WKD T-1*⁹⁰ m.in. w zakresie kwalifikacji, wymogów zdrowotnych, zakresu pracy oraz obowiązków i uprawnień osób prowadzących pojazdy kolejowe,
- *Regulamin pracy*⁹¹ m.in. w zakresie podnoszenia kwalifikacji, obowiązków pracowników i pracodawcy, BHP (w tym częstotliwości badań lekarskich, okresowych szkoleń BHP, obowiązków pracowników w zakresie ochrony przeciwpożarowej, odpowiedzialności bezpośrednich przełożonych oraz czasu pracy osób prowadzących pojazdy kolejowe);
- *Zakładowy układ zbiorowy pracy dla pracowników Spółki*⁹² m.in. w zakresie kwalifikacji wymaganych na stanowisku osoby prowadzącej pojazd kolejowy (w tym wykształcenia, egzaminu, specjalizacji, stażu pracy), szkolenia

⁸⁸ Zdarzenie drogowe z dnia 14.01.2019 r. z udziałem pojazdu EZT EN97-007b oraz samochodu osobowego – koszt naprawy 3400,56 zł oraz zdarzenie drogowe z dnia 18.11.2019 r. z udziałem pojazdu EZT EN97-003a oraz samochodu osobowego – koszt naprawy 1785,86 zł.

⁸⁹ Zdarzenie drogowe z dnia 09.03.2020 r. z udziałem pojazdu EZT EN100-03 oraz samochodu osobowego – koszt naprawy 5227,12 zł.

⁹⁰ Sprowadzona uchwałą Zarządu nr 78/2010 z dnia 09.11.2010 r.

⁹¹ Regulamin pracy z 10 listopada 2008 r. ze zm. (obowiązujący od 11 listopada 2008 r.).

⁹² Tekst ujednolicony z 30 sierpnia 2016 r.

i doskonalenia zawodowego, czasu pracy oraz obowiązków pracodawcy i pracownika.

Zastępca Naczelnika WE wyjaśnił m.in., że w pociągach pasażerskich WKD funkcjonują jednoosobowe drużyny trakcyjne (tylko osoba prowadząca pojazd kolejowy), nie ma drużyn konduktorskich.

(dowód akta kontroli, tom I str. 249; tom III str. 88-134)

5.2. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym WKD za bieżący nadzór nad posiadaniem przez maszynistów odpowiednich kwalifikacji i spełniania innych wymagań odpowiadały:

- WE: podnoszenie kwalifikacji przeprowadzanie szkoleń okresowych i egzaminów zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- Wydział Spraw Pracowniczych: nadzór nad aktualnością badań lekarskich, kierowanie pracowników na tzw. szkolenia miękkie i szkolenia zawodowe, pozwalające na uzyskiwanie uprawnień do wykonywania zawodów kolejowych, w tym wnioskowanie o powołanie komisji egzaminacyjnych, wystawianie odpowiednich dokumentów oraz kierowanie pracowników do szkół w celu podwyższenia kwalifikacji,
- Kontroler ds. trakcji: nadzór nad posiadaniem (w czasie pracy) wymaganych dokumentów przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe,
- Instruktor ds. ruchu i zespołów maszynistów: nadzór w zakresie egzaminów okresowych.

(dowód akta kontroli, tom I str. 122-157; tom III str. 135-142)

Działające w ramach WE zespoły kontrolerów ds. ruchu i ds. trakcji przeprowadzały cykliczne kontrole nad posiadanymi w czasie pracy dokumentami przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe, a instruktorzy ds. trakcji sprawowali nadzór nad aktualnością egzaminów tych osób. Natomiast pracownicy Wydziału Spraw Pracowniczych nadzorowali posiadanie prawa kierowania, upoważnień do wykonywania czynności na stanowisku *prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe*, aktualnością badań lekarskich oraz innych dokumentów znajdujących się w teczkach personalnych np. wymagane oświadczenia. W okresie objętym kontrolą w WKD przeprowadzano cykliczne kontrole dokumentów posiadanych (w czasie pracy) przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe oraz monitorowano aktualność badań lekarskich i egzaminów. W analizowanym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących działań podejmowanych przez ww. pracowników.

(dowód akta kontroli, tom III str. 118; 137-142)

W latach 2018-2020 (I pół.) w Spółce przeprowadzono:

- dwa audyty wewnętrzne (weryfikacja zgodności z normą ISO 9001:2015 oraz dokumentacją systemu zarządzania Spółki) i dwa audyty zewnętrzne (przeprowadzone przez wyspecjalizowany podmiot prywatny⁹³), w wyniku których nie stwierdzono nieprawidłowości.
- 102 opisane w pkt. 1.4. doraźne kontrole wewnętrzne, dotyczące m.in. zapewnienia wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe (pociągi pasażerskie). Stwierdzone w ich wyniku nieprawidłowości dotyczyły wykonywania zadań przez osoby prowadzące pojazd opisane szczegółowo w pkt 1.5. niniejszego wystąpienia. Nieprawidłowości dotyczących niezapewnienia wymaganych kwalifikacji u tych pracowników nie stwierdzono,

⁹³ Audyt przeprowadzono w dniach: 29-30 listopada 2018 r. oraz 27-28 listopada 2019 r.

- sześć kontroli UTK⁹⁴ (po dwie w każdym roku) częściowo odnoszących się do kwestii zapewnienia wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowym wykonywaniem zadań przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe, które nie wykazały nieprawidłowości dotyczących tych zagadnień. Wyniki kontroli UTK w pozostałym zakresie opisano w pkt. 1.5. niniejszego wystąpienia.
(dowód akta kontroli, tom I str. 252; tom II str. 282-299; 342-475; 447, tom III str. 143-144; 163-219)

W okresie objętym kontrolą w WKD zasady i tryb postępowania w zakresie przestrzegania obowiązku trzeźwości regulowane były na podstawie rozdziału VII. ww. *Regulaminu pracy*, który odnosił się do:

- obowiązku trzeźwości (określenia przypadków, kiedy doszło do naruszenia przez pracownika obowiązku trzeźwości i definicji stanu nietrzeźwości),
- obowiązku niedopuszczenia do pracy (m.in. wskazania osoby odpowiedzialnej za niedopuszczenie do pracy pracownika, w przypadku którego wystąpiło uzasadnione podejrzenie stawienia się w pracy w stanie po spożyciu alkoholu albo spożywania alkoholu w czasie pracy i udokumentowania takiego stanu),
- badania stanu nietrzeźwości (m.in. określenia sposobu przeprowadzania badania, ciężaru dowodu trzeźwości, kosztów związanych z badaniami i obowiązku sporządzenia protokołu),
- nadzoru nad przestrzeganiem obowiązku trzeźwości (m.in. określenia sposobu realizacji nadzoru nad przestrzeganiem obowiązku trzeźwości i osób odpowiedzialnych za realizację tych zadań),
- zażywania narkotyków i innych, podobnie działających środków (m.in. wskazanie, że przepisy dotyczące obowiązku trzeźwości mają zastosowanie również w sytuacji zażywania narkotyków lub innych podobnie działających środków odurzających).

Naczelnik WE wyjaśnił m.in., że w przypadku podejrzenia nietrzeźwości pracownika zawiadamia się policję, która przeprowadza testy wykrywające spożycie alkoholu lub substancji o podobnym działaniu. Ze względu na brak podstaw (uzasadnionego podejrzenia) w latach 2018-2020 (I pół.) w WKD nie wzywano w tym celu policji ani nie przeprowadzano takich badań.

(dowód akta kontroli, tom III str. 120-125; 145-146)

5.3. Na podstawie dokumentacji 10 osób zatrudnionych w Spółce na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych (maszynistów) stwierdzono, że spełniali oni niezbędne warunki do wykonywania powierzonej im pracy, w szczególności posiadali:

- prawo kierowania pojazdem kolejowym (bezterminowe),
- upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociąg lub pojazdy kolejowe,
- aktualne orzeczenie lekarskie, potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych,
- egzamin kwalifikacyjny (w dwóch przypadkach uprawnienia uzyskano przed 2018 r.),
- egzaminy okresowe (w czterech przypadkach uprawnienie do prowadzenia pojazdów obowiązywało na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego, tj. w okresie 4 lat od jego złożenia).

W jednym przypadku, zgodnie z art. 22ca ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, osoba prowadząca pojazd kolejowy złożyła oświadczenie o świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy,

⁹⁴ Wystąpienie pokontrolne TO1.501.25.2018.6.AN; wystąpienie pokontrolne TO1.501.43.2018.9.MG; wystąpienie pokontrolne TO1.501.54.2019.10.MG; wystąpienie pokontrolne OT1.500.2.2020.6.AM; wystąpienie pokontrolne OT1.505.2.2020.PW; wystąpienie pokontrolne TO2.501.4.2019.4.BS.

użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej⁹⁵. W przypadku wszystkich objętych próbą osób prowadzących pojazdy kolejowe w IV kw. 2019 r. przestrzegano obowiązującego w Spółce czasu pracy.

(dowód akta kontroli, tom III str. 147-162)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez WKD zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz nadzoru nad prawidłowym wykonywaniem zadań przez osoby prowadzące pojazdy kolejowe.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z brakiem stwierdzonych nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

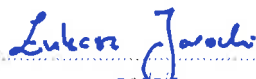
Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Warszawie.

Warszawa, 31 lipca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Kontroler
Łukasz Jarocki
główny specjalista kontroli państwowej


podpis

DORADCA EKONOMICZNY
p.o. WICEDYREKTORA
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Warszawie
podpis

Wiesława Bronisz

⁹⁵ W oświadczeniu wskazano, że przeciętna tygodniowa liczba godzin prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu wynosi 30.

