



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.007.01.2020

Pan
Damian Stawikowski
Prezes Zarządu
Kolei Dolnośląskich S.A.
ul. Kolejowa 2
59-220 Legnica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 – „Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego”

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura we Wrocławiu
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław
T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50
lwr@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Koleje Dolnośląskie S.A., ul. Kolejowa 2, 59-220 Legnica (dalej: Koleje Dolnośląskie lub Spółka)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Damian Stawikowski od dnia 4 stycznia 2019 r., Prezes Zarządu Kolei Dolnośląskich. Od dnia 26 czerwca 2014 r. do dnia 4 stycznia 2019 r. Prezesem Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A był Piotr Rachwański. (akta kontroli str. t. I/7-9)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: 1. Utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska. 2. Wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów. 3. Unowocześnienie i odnowa eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwanie dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych. 4. Wykorzystywanie wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych. 5. Zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli było to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	1. Andrzej Siekierka, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/60/2020 z 6 maja 2020 r. 2. Grzegorz Niemczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/61/2020 z 6 maja 2020 r. (akta kontroli str. t. I/1-4)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Kolei Dolnośląskich S.A. w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka podejmowała skuteczne działania w zakresie utrzymania pasażerskich pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów. Zgodnie z przepisami o transporcie wdrożyła system zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (dalej: SMS³), który opisywał podstawowe zadania i procesy mające zapewnić bezpieczną realizację przewozów pasażerskich oraz eksploatację pojazdów kolejowych. Przyjęte w SMS procedury bezpieczeństwa były powiązane z obowiązującymi w Spółce instrukcjami. Działania w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych przyniosły efekty w postaci zarówno braku zdarzeń kolejowych spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, jak również spowodowały zmniejszenie liczby zdarzeń kolejowych zawinionych przez pracowników Spółki. Zapewniono także wyposażenie taboru pasażerskiego w odpowiednie środki techniczne służące bezpieczeństwu pasażerów. Pociągi Spółki przystosowane były do obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, a personel został przeszkolony w zakresie obsługi tych pasażerów. Przyjęto i realizowano procedury związane z organizowaniem działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach Spółki.

Koleje Dolnośląskie rzetelnie wykonywały zadania w zakresie wykorzystania wskazań z urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

Zapewniono również nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymaganych kwalifikacji, spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do pracy związanej bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dalej: BRK). Pracownicy ci posiadali wymagane szkolenia i egzaminy okresowe, kwalifikacyjne i weryfikacyjne oraz wymagane badania lekarskie. Pozytywnie należy ocenić również proces planowania i realizacji kontroli wewnętrznych i audytów Spółki oraz działania obejmujące zarządzanie i oceny ryzyka.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła jednak, że pomimo ww. działań Spółka nie wyeliminowała całkowicie w badanym okresie nieprawidłowości związanych z nieterminowym przeprowadzaniem przeglądów technicznych pojazdów kolejowych (na poziomie P1⁴).

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

³ Ang. *Safety Management System*.

⁴ Poziom utrzymania P1 – czynności sprawdzające lub monitoring stanu technicznego pojazdu kolejowego dokonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika (maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. W badanym okresie Zarząd Spółki funkcjonował w składzie 3-osobowym, tj.: Prezes Zarządu oraz dwóch Wiceprezesów Zarządu. Struktura organizacyjna Spółki, sposób podziału i wykonywania obowiązków oraz zadań pomiędzy Członkami Zarządu, a poszczególnymi komórkami organizacyjnymi, pracownikami pełniącymi funkcje kierownicze i stanowiskami samodzielnymi, zostały określone w Regulaminie Organizacyjnym Spółki Koleje Dolnośląskie S.A.⁶.

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym z dnia 16 października 2019 r., następujący członkowie zarządu nadzorowali pracę:

- 1) Prezes Zarządu: Pionu Prezesa⁷ oraz Pionu Organizacji⁸,
- 2) Wiceprezes Zarządu: Pionu Finansowo-Inwestycyjnego⁹ oraz Pionu Marketingu i Promocji¹⁰,
- 3) Wiceprezes Zarządu: Pionu Eksploatacji i Planowania¹¹, Pionu Technicznego¹² oraz Pionu Handlowego¹³.

Do zadań Działu Bezpieczeństwa i Kontroli w Pionie Prezesa należało w szczególności:

- nadzór nad aktualnością dokumentacji SMS;
- współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego (dalej: UTK) w zakresie reprezentowania Spółki przed Prezesem UTK w trakcie przeprowadzanych kontroli oraz postępowań administracyjnych, udział w spotkaniach i szkoleniach organizowanych przez UTK, składanie raportów oraz sprawozdań dot. bezpieczeństwa systemu kolejowego, informowanie Prezesa UTK o aktualizacji/wdrożeniu nowej wersji Księgi SMS;
- prowadzenie rejestru zagrożeń oraz rejestru środków/wniosków zaradczych wydawanych przez komisje kolejowe;
- prowadzenie szkoleń oraz pouczeń okresowych dla pracowników w zakresie zagadnień dotyczących SMS, przygotowanie materiałów na szkolenia/pouczenia w zakresie obejmującym SMS;
- przygotowanie rocznych planów kontroli i audytów oraz nadzór nad realizacją zaakceptowanych harmonogramów, prowadzenie rejestru kontroli wewnętrznych,

⁵ 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.

⁶ W toku kontroli NIK obowiązywał Regulamin Organizacyjny przyjęty uchwałą Zarządu nr 10/1016/19 z dnia 16 października 2019 r.

⁷ Biuro Zarządu (Zespół ds. Prawnych), Biuro Prasowe, Dział Bezpieczeństwa i Kontroli, Biuro Kontroli Wewnętrznej, Zespół ds. BHP.

⁸ Dział Administracji (Zespół ds. Administracji, Zespół ds. Nieruchomości); Dział Zamówień, Zakupów i Umów (Zespół ds. Zamówień, Zespół ds. Zakupów i Umów); Dział Kadr; Zespół IT i Bezpieczeństwa Danych.

⁹ Dział Rachunkowości (Zespół ds. Rachunkowości, Zespół ds. Płac), Dział Finansów i Controllingu (Zespół ds. Controllingu), Zespół ds. Inwestycji i Projektów.

¹⁰ Zespół ds. Marketingu, Zespół ds. Promocji.

¹¹ Dyspozytura; Dział Rozkładów Jazdy, Komunikacji Autobusowej i Informacji Pasażerskiej (Zespół ds. Konstrukcji Rozkładu Jazdy, Zespół ds. Zarządzania Transportem); Dział Organizacji Przewozów (Zespół ds. Umów Przewozowych, Zespół ds. Zarządzania Kwalifikacjami Pracowników); Dział Drużyn Trakcyjnych (Zespół ds. Maszynistów), Dział Analiz Eksploatacyjnych, Ośrodek Szkoleniowy.

¹² Dział Utrzymania Taboru (Zespół ds. Serwisu, Zespół ds. Utrzymania Taboru, Zespół ds. Utrzymania Czystości), Zespół ds. Zaopatrzenia.

¹³ Dział Taryf i Obsługi Sprzedaży (Zespół ds. Taryf i Obsługi Sprzedaży), Dział Sprzedaży i Przychodów (Zespół ds. Analiz i Rozliczania Przychodów), Dział Drużyn Konduktorskich (Zespół ds. Drużyn Konduktorskich), Dział ds. BOK-ów i Kas (Zespół ds. BOK-ów i Kas, Zespół ds. Rozliczeń Konduktorskich).

przygotowanie zbiorczych informacji dla Zarządu Spółki o stwierdzonych nieprawidłowościach;

- ocena wniosków z raportów z kontroli/audytów;
- reagowanie na wszelkie stwierdzone nieprawidłowości;
- prowadzenie postępowań wewnętrznych.

(akta kontroli str. t. I/24-86)

Ponadto w badanym okresie Zarząd Spółki ustanowił¹⁴ pełnomocnika zarządu ds. systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego Kolei Dolnośląskich. Funkcję tę sprawował Naczelnik Działu Bezpieczeństwa i Kontroli.

(akta kontroli str. t. I/127-132)

Funkcjonujący w Spółce SMS został wdrożony w 2009 r.¹⁵. W latach 2018-2020 (I półrocze) system ten był aktualizowany sześciokrotnie. Ostatnią¹⁶ zmianę wprowadzono w dniu 26 listopada 2019 r.¹⁷ i dotyczyła ona modyfikacji Księgi SMS (aktualizacji struktury organizacyjnej Spółki) oraz zmian w procedurach wewnętrznych (P/01 – P/21)¹⁸. Dokumentacja SMS była przekazywana Prezesowi UTK każdorazowo przed rozpoczęciem kontroli UTK w Spółce¹⁹, a także w trakcie procesu recertyfikacji.

(akta kontroli str. t. II/1-286)

Badanie dokumentacji SMS Spółki wykazało, że spełnia ona wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym²⁰ (dalej: rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa).

(akta kontroli str. t. II/1-286)

Zgodnie z § 4 pkt 1 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa, Spółka posiadała programy poprawy bezpieczeństwa oraz raporty bezpieczeństwa o których mowa w art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²¹ (dalej: ustawa o transporcie kolejowym), za lata 2017-2019. Dokumenty te były terminowo przekazane Prezesowi UTK²².

(akta kontroli str. t. II/334-505)

1.2. Koleje Dolnośląskie posiadały w ramach SMS procedurę i instrukcje dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych, tj.:

1) procedura:

- P/10 „Utrzymanie sprawności taboru” oraz

2) instrukcje:

- KD t-3 „Instrukcja dla rewidenta taboru”;
- KD t-6 „Instrukcja utrzymania pojazdów trakcyjnych”;
- KD t-7 „Instrukcja pomiarów geometrycznych i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów kolejowych”.

(akta kontroli str. t. I/413-450, t. II/23-333)

¹⁴ Uchwała Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A. Nr 07/0402/19 z dnia 2 kwietnia 2019 r. oraz uchwała Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A. Nr 01/1130/17 z dnia 30 listopada 2017 r.

¹⁵ Uchwała Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A. Nr 38 z dnia 1 września 2009 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pt. „Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem Kolei Dolnośląskich S.A.”.

¹⁶ Przed rozpoczęciem przedmiotowej kontroli NIK.

¹⁷ Uchwała Zarządu Kolei Dolnośląskich S.A. Nr 05/1126/19 z dnia 26 listopada 2019 r. w sprawie aktualizacji dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

¹⁸ Zawarte w SMS procedury wewnętrzne normujące działania Spółki w obszarze bezpieczeństwa (w toku kontroli obowiązywało 21 takich procedur).

¹⁹ W analizowanym okresie UTK przeprowadził 15 kontroli tematycznych.

²⁰ Dz. U. z 2016 r. poz. 328.

²¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm.

²² W terminie do końca drugiego kwartału za poprzedni rok kalendarzowy.

W toku kontroli sprawdzono funkcjonowanie w Spółce procedur dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych, na próbie 10 pojazdów kolejowych (17,5% użytkowanych przez Koleje Dolnośląskie pojazdów kolejowych), wybranych spośród pojazdów o najdłuższym okresie użytkowania. Badania te dotyczyły terminów lub przebiegów pomiędzy okresami przeglądów²³ przewidzianych dla odpowiednich poziomów utrzymania w Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdów kolejowych²⁴ (dalej: DSU) – dotyczy przeglądów P1. Wszystkie badane pojazdy posiadały ważne świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego.

(akta kontroli str. t. II/506-584)

1.3. W badanym okresie Spółka posiadała tabor kolejowy składający się z:

- 1) 57 pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym 55 pojazdów eksploatowanych oraz dwóch pojazdów wyłączonych z eksploatacji²⁵ – według stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.;
- 2) 57 pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym 53 pojazdów eksploatowanych oraz czterech pojazdów wyłączonych z eksploatacji²⁶ – według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.;
- 3) 58 pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym 52 pojazdów eksploatowanych oraz sześciu pojazdów wyłączonych z eksploatacji²⁷ – według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.

W badanym okresie Koleje Dolnośląskie nie posiadały pojazdów kolejowych przeznaczonych do złomowania.

(akta kontroli str. t. I/413-450, t. I/451-455)

Spółka posiadała na stanie swojego taboru dwa autobusy szynowe serii SA 109 wyłączone z eksploatacji od 2012 r. Przyczyną wycofania pojazdów z eksploatacji była ich niska sprawność spowodowana częstymi usterkami silników spalinowych, przekładni osiowych kierunkowych oraz układu sterowania. Według stanu na dzień 30 czerwca 2020 r. pojazdy te oczekiwały na wykonanie obsługi technicznej poziomu P5²⁸.

(akta kontroli str. t. I/413-450, t. I/451-455)

Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wyjaśnił, że Koleje Dolnośląskie od 2012 r. kilkakrotnie podejmowały próby naprawy lub sprzedaży obu pojazdów, które z przyczyn finansowych kończyły się niepowodzeniem (kosztowny remont, nieatrakcyjne oferty zakupu). Spółka w 2017 r. ogłosiła postępowanie przetargowe na wykonanie przeglądu na poziomie P5 obu pojazdów. W postępowaniu tym została złożona jedna oferta, która przekraczała budżet zamawiającego, w związku z czym postępowanie zostało unieważnione. Wskazał również, że realizacja tego zadania przy małej konkurencyjności podmiotów wykonujących naprawy pojazdów kolejowych jest niezasadna ekonomicznie, proponowane ceny na realizację modernizacji są wysokie, a przeprowadzona modernizacja nie daje gwarancji, że zwiększy się dostępność pojazdów.

(akta kontroli str. t. I/456-469)

²³ Wykonywanych przez serwis własny Kolei Dolnośląskich.

²⁴ W Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) pojazdów kolejowych będących w dyspozycji Spółki określono pięć poziomów cyklu utrzymania P1 – P5.

²⁵ W tym dwa pojazdy w oczekiwaniu na remont lub naprawę.

²⁶ W tym cztery pojazdy w oczekiwaniu na remont lub naprawę.

²⁷ W tym jeden pojazd w oczekiwaniu na remont lub naprawę.

²⁸ Poziom utrzymania P5 – Czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta.

Spółka posiadała roczne plany działalności w zakresie realizacji działań dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych w sprawności techniczno-eksploatacyjnej na lata 2018-2020. Z zadań tych zrealizowano:

- 1) w 2018 r. – 23 z 27 zaplanowanych zadań;
- 2) w 2019 r. – 15 z 25 zaplanowanych zadań.

(akta kontroli str. t. I/456-469, t. I/475-484)

Jak wyjaśnił Dyrektor ds. Organizacji i Kadr, zgodnie z planami przeglądów na lata 2018-2019, Spółka wykonywała zaplanowane przeglądy po osiągnięciu przez dany pojazd wymaganego przez DSU przebiegu międzyobsługowego. Wskazał, że: „na etapie opracowania planu przeglądów niezwykle trudno jest ustalić dokładny termin rozpoczęcia przeglądu, ponieważ nie można precyzyjnie określić terminu osiągnięcia wymaganego przebiegu dla wykonania określonego poziomu utrzymania. Z tego też względu dochodzi do przesunięcia rozpoczęcia wykonania obsługi technicznej. Przeglądy są wykonywane wcześniej lub później niż zaplanowane. Terminy wykonania obsługi technicznej są również przesuwane ze względu na uczestniczenie pojazdów w zdarzeniach kolejowych²⁹. Po wystąpieniu takiego zdarzenia na czas wykonania naprawy awaryjnej pojazd jest wyłączany z eksploatacji i nie osiąga wymaganego przebiegu do wykonania obsługi technicznej poziomów utrzymania. Podobna sytuacja ma miejsce po wystąpieniu usterki pojazdu (w szczególności usterki elementów zespołu napędowego, przekładni osiowych, układu hamulcowego, układu sterowania) powodującej długotrwałe wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Na czas wykonania naprawy awaryjnej pojazd jest wyłączany z eksploatacji i nie osiąga wymaganego przebiegu do wykonania obsługi technicznej danego poziomu utrzymania. Sporadyczne przesunięcia terminów wykonania obsługi technicznej związane są z długim okresem trwania postępowań przetargowych. W planach przeglądów zawarte są również wymiany kół monoblokowych. Terminy wymiany kół są podane orientacyjnie. Wymiana na danym pojeździe jest wykonywana po zużyciu się kół w trakcie eksploatacji pojazdu. Stan techniczny kół jest na bieżąco monitorowany podczas przeglądów pojazdów wykonywanych przez Spółkę. Najczęściej do reprofiliacji zestawów kołowych dochodzi ze względu na tzw. podkucia, nalepy lub zużycie okręgu tocznego”.

(akta kontroli str. t. I/456-469)

1.4. Realizacja planu audytów wewnętrznych w Kolejach Dolnośląskich w zakresie dotyczącym utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego przedstawiała się następująco:

- 1) w 2018 r. – zaplanowano i wykonano 16 audytów wewnętrznych;
- 2) w 2019 r. – zaplanowano i wykonano 17 audytów wewnętrznych;
- 3) w I półroczu 2020 r. – zaplanowano i wykonano osiem audytów wewnętrznych³⁰.

Sporządzenie planów audytu na dany rok było poprzedzone stosowną analizą ryzyka. Spośród ww. audytów wewnętrznych w zakresie obszaru utrzymania pojazdów kolejowych przeprowadzono: w 2018 r. – dwa audyty, w 2019 r. – trzy audyty oraz w I półroczu 2020 r. – dwa audyty. W Kolejach Dolnośląskich w badanym okresie nie przeprowadzano doraźnych audytów wewnętrznych.

(akta kontroli str. t. III/1-72)

Spośród siedmiu przeprowadzonych audytów w zakresie dotyczącym utrzymania pojazdów kolejowych, nieprawidłowości stwierdzono w dwóch audytach, przeprowadzonych w 2018 r., i tak:

- 1) w audycie nr 11b/2018 stwierdzono następujące nieprawidłowości:

²⁹ Np. wykolejenie, najechanie na przeszkodę leżącą w torze kolejowym, uderzenie w pojazd drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym, itp.

³⁰ Na cały 2020 r. zaplanowano przeprowadzenie 17 audytów.

- nierzetelne wypełnianie dokumentacji z przeglądów pojazdów kolejowych;
- niewdrożenie zaleceń po kontroli UTK w zakresie zwiększenia nadzoru nad procesem wykonywania przeglądu oraz podwójnej weryfikacji dokumentacji poprzeglądowej.

2) w audycie nr 02/2018 stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- przekroczenie cyklu przeglądowego pojazdów kolejowych;
- nieudokumentowanie lub udokumentowanie w sposób nieprawidłowy w dokumentacji przeglądowej wszystkich czynności przeglądowych.

W ramach działań naprawczych wdrożono:

- wprowadzenie arkusza elektronicznego wymiany informacji pomiędzy Dyspozyturą, a Działem Utrzymania Taboru dotyczącego aktualnych przebiegów pojazdów;
- podwójną weryfikację losowo wybranej dokumentacji przeglądowej pojazdów Spółki;
- zwiększenie nadzoru nad pracownikami odpowiedzialnymi za dokumentowanie czynności przeglądowych.

Skuteczność działań naprawczych zweryfikowano podczas audytu nr W/03/2019. Nie stwierdzono ponownego występowania ww. nieprawidłowości.

W toku przeprowadzonych audytów wewnętrznych w Spółce nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie niewłaściwego działania urządzeń Automatyki Bezpieczeństwa Pojazdów oraz dopuszczenia do ruchu kolejowego pociągów pasażerskich bez przeprowadzenia wymaganych napraw i remontów lub pomimo awarii urządzeń wewnętrznych.

(akta kontroli str. t. III/1-72)

1.5. W badanym okresie plan kontroli wewnętrznych w przedmiocie utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo, został zrealizowany w następującym zakresie:

1. w 2018 r. – przeprowadzono 197 kontroli, przy zaplanowanych 196;
2. w 2019 r. – przeprowadzono 236 kontroli przy zaplanowanych 209;
3. w I półroczu 2020 – przeprowadzono 84 kontrole przy zaplanowanych 82.

Sporządzenie planów kontroli wewnętrznych na dany rok było poprzedzone stosowną analizą ryzyka. Spośród ww. kontroli wewnętrznych, obszaru utrzymania pojazdów kolejowych dotyczyło: w 2018 r. – 50 kontroli, w 2019 r. – 46 kontroli oraz w I półroczu 2020 r. – 24 kontrole. Wyniki tych kontroli nie wykazały nieprawidłowości i ryzyk w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji taboru kolejowego. W Spółce w badanym okresie nie przeprowadzano doraźnych kontroli wewnętrznych w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych.

(akta kontroli str. t. III/151-290)

Przeprowadzone kontrole wewnętrzne wykazały przypadki dotyczące dopuszczenia do ruchu pojazdów kolejowych z usterkami po wykonanym przeglądzie okresowym. Usterki te nie miały znaczenia dla bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, a dopuszczenie do ruchu tych pojazdów było zgodne z instrukcją KD t-1 „Instrukcja dla maszynisty”. I tak: w 2019 r. były to cztery przypadki³¹, a w I półroczu 2020 r. – sześć przypadków³². W 2019 r. we wszystkich przypadkach powodem nieusunięcia usterek był wydłużony czas oczekiwania na części zamienne od producenta. Usterki zostały usunięte po otrzymaniu stosownych części. W I półroczu 2020 r. w czterech spośród sześciu przypadków powodem

³¹ Były to: usterka elektronicznego rozkładu jazdy i systemu informacji pasażerskiej, usterka toalety, usterka wycieraczek, nieczynne drzwi wejściowe.

³² Były to: usterka monitoringu, uszkodzone lustro, uszkodzone drzwi toalety, uszkodzone drzwi wejściowe do kabiny maszynisty.

nieusunięcia usterek był również wydłużony czas oczekiwania na części zamienne od producenta. W pozostałych dwóch przypadkach powodem nieusunięcia usterek była zaplanowana modernizacja urządzeń monitoringu. W ww. przypadkach usterki usunięto po dostawie właściwych części zamiennych oraz zrealizowanej modernizacji urządzeń monitoringu.

We wszystkich przypadkach Spółka zrealizowała zalecenia pokontrolne.

(akta kontroli str. t. III/151-290)

Przeprowadzone kontrole wewnętrzne, stwierdziły również nieprawidłowości nieprzestrzegania terminów przeglądów okresowych, tj. przekroczenia cyklu przeglądowego: w 2018 r. w 46 przypadkach, w 2019 r. w 13 przypadkach, a w I półroczu 2020 r. w pięciu przypadkach.

(akta kontroli str. t. III/151-290)

Jak wyjaśnił Dyrektor ds. Organizacji i Kadr, odnośnie powyższych nieprawidłowości Spółka podjęła szereg działań naprawczych mających na celu wyeliminowanie występowania przypadków przekroczenia cykli przeglądowo-naprawczych:

1) w lipcu 2018 r. przeprowadzono wycenę ryzyka operacyjnego w zakresie przestrzegania cykli przeglądowo-naprawczych. Jako środki kontroli ryzyka wskazano wprowadzenie pieczętki informującej maszynistów o przebiegu, przy którym pojazd powinien mieć wykonany przegląd okresowy. Dodatkowo wprowadzono arkusz wymiany informacji o przeglądach i przebiegach pojazdów prowadzony przez Dyspozyturę i Zespół ds. Serwisu;

2) we wrześniu 2018 r. dokonano oceny znaczenia zmiany, która umożliwiła modyfikację dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, zrezygnowano z mieszanych cykli przeglądowo-naprawczych czasowo/przebiegowych, pozostawiając jedynie cykle przebiegowe.

W ocenie Dyrektora ds. Organizacji i Kadr, powyższe działania należy uznać za skuteczne, pomimo wzrostu pracy eksploatacyjnej liczba przypadków spadła o ponad 70% względem roku poprzedniego. W celu dalszej eliminacji nieprawidłowości w wyniku kontroli wewnętrznych założono kartę działań korygujących. Jej celem było udoskonalenie istniejącego arkusza danych o przebiegach międzyprzeglądowych pojazdów, o aktualne dane wysyłane przez pojazd poprzez sieć internetową (dotychczasowo informacje pozyskiwane były od maszynistów odczytujących dane z wyświetlacza pojazdu). Wskazał również, że w kontrolach wewnętrznych przeprowadzanych w II kwartale 2020 r. nie stwierdzono przekroczeń przebiegów.

(akta kontroli str. t. III/151-290)

W analizowanym okresie nie stwierdzono przypadków nieprawidłowości związanych z niewłaściwym działaniem urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu³³ (dalej: ABP).

(akta kontroli str. t. III/151-290)

1.6. W badanym okresie UTK przeprowadził w Spółce 15 kontroli tematycznych³⁴, w tym: osiem kontroli³⁵ w 2018 r., sześć kontroli³⁶ w 2019 r. oraz jedną kontrolę³⁷ w I półroczu 2020 r.

(akta kontroli str. t. III/291-350)

³³ Automatyka Bezpieczeństwa Pociągu – zespół urządzeń odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy kolejowego pojazdu trakcyjnego.

³⁴ Spółka nie posiadała wiedzy w zakresie statusu danej kontroli UTK (planowa, doraźna, itp.).

³⁵ W tym siedem kontroli w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego oraz jedna kontrola dotycząca procedur SMS związanych z utrzymaniem pojazdów technicznych.

³⁶ W tym cztery kontrole w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, jedna kontrola dotycząca procedur SMS związanych z utrzymaniem pojazdów technicznych oraz jedna kontrola w tematyce niezwiązanej ze stanem technicznym.

³⁷ W zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Spośród przeprowadzonych 14 kontroli w obszarze utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego, 12 kontroli dotyczyło bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, a dwie kontrole dotyczyły procedur SMS związanych z utrzymaniem we właściwym stanie technicznym pojazdów kolejowych. W trzech (21,4%) spośród 14 kontroli, UTK nie stwierdził nieprawidłowości. W przypadku pozostałych 11 kontroli (78,6%) stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły np.: niesprawnego silnika, uszkodzonego lusterka, zerwanych plomb na zabezpieczonych urządzeniach, pękniętej szyby, pękniętych reflektorów, uszkodzonych urządzeń w toaletach, uszkodzonych urządzeń (instalacji) dla niepełnosprawnych, niesprawnego systemu informacji pasażerskiej, usterki radiotelefonu. Wszystkie nieprawidłowości zostały usunięte w wyniku realizacji zaleceń pokontrolnych.

(akta kontroli str. t. III/291-350)

1.7. Wszystkie wydane w badanym okresie przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) zalecenia, zostały zrealizowane lub podjęto działania w celu ich realizacji. Informacje w zakresie realizacji przez Spółkę tych zaleceń zamieszczono w rocznych „Raportach w sprawie bezpieczeństwa”³⁸, które zostały przekazane do UTK.

(akta kontroli str. t. III/291-350, t. II/407-505)

1.8. W okresie objętym kontrolą Spółka zgodnie z procedurą SMS P/10 „Utrzymanie sprawności taboru” oraz instrukcją KD t-6 „Instrukcja utrzymania pojazdów trakcyjnych” na bieżąco monitorowała stan eksploatowanych techniczny pojazdów kolejowych. Na podstawie tych procedur wykonywane były obsługi techniczne poziomów utrzymania pojazdów, zgodnie z przyjętą DSU dla danego typu pojazdu kolejowego. W trakcie wykonywania obsługi technicznej oceniany był stan techniczny pojazdu kolejowego, na podstawie przeprowadzonej oceny podejmowane były decyzje dotyczące dopuszczenia pojazdu do dalszej eksploatacji lub skierowania go do wykonania koniecznych napraw (bieżących, gwarancyjnych, awaryjnych, itp.). Z uwagi na bezpośredni wpływ stanu technicznego pojazdów na bezpieczeństwo przewozów pasażerskich w Spółce przeprowadzone były dodatkowo kontrole oraz audyty wewnętrzne w zakresie sprawności pojazdów, ich wyposażenia i terminowości wykonywania obsługi technicznej pojazdu oraz wymaganego poziomu utrzymania.

W badanym okresie Spółka nie posiadała i nie wykorzystywała dedykowanego systemu informatycznego, który umożliwiałby gromadzenie i przetwarzanie informacji na temat użytkowanych pojazdów kolejowych, przeprowadzonych badań, napraw, konserwacji i remontów przewidzianych w SMS lub DSU.

Informacje dotyczące wieku eksploatowanych pojazdów kolejowych były przechowywane w rejestrze pojazdów kolejowych prowadzonym przez Koleje Dolnośląskie. Dane te były gromadzone i przechowywane w raportach dotyczących pojazdów kolejowych, wysyłanych co kwartał i na koniec roku do Prezesa UTK.

Dane dotyczące wykonywanych przeglądów poziomu utrzymania P1 i P2³⁹ gromadzone były przez Zespół ds. Serwisu. Obejmowały one katalogi działań (tzw. „checklisty”) potwierdzające wykonanie czynności zgodnie z DSU oraz wypełnione karty i arkusze pomiarowe zgodnie z DSU.

³⁸ Dotyczy raportów za lata 2017- 2019.

³⁹ Poziom utrzymania P2 – czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalnych stanowiskach serwisowych, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego.

Informacje w zakresie obsługi technicznej poziomu utrzymania P3⁴⁰, P4⁴¹ i P5 oraz napraw awaryjnych gromadzone były przez Zespół Utrzymania Taboru. Dane te obejmują karty i arkusze pomiarowe zgodnie z DSU dla danego poziomu utrzymania.

(akta kontroli str. t. I/470-474)

1.9. Zadania dotyczące diagnostyki pasażerskich pojazdów kolejowych zostały uregulowane w DSU i były realizowane w ramach standardowych procedur utrzymaniowych. Do obsługi technicznej pojazdów, każdego poziomu utrzymania, wyznaczone były do wykonania określone czynności diagnostyki technicznej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w funkcjonowaniu pojazdów kolejowych wykonywane były dodatkowe, ponadplanowe diagnostyki techniczne. W realizację zadań diagnostycznych zaangażowani byli pracownicy:

- Zespołu ds. Serwisu, w zakresie wykonywania czynności diagnostyki technicznej odpowiedniego poziomu utrzymania, przewidzianych w DSU tych pojazdów;
- podmiotów gospodarczych (dostawców kwalifikowanych) wykonujących czynności utrzymania bądź naprawy pojazdów na zlecenie Spółki;
- Działu Utrzymania Taboru, w zakresie kontroli realizacji zadań diagnostycznych.

(akta kontroli str. t. I/470-474)

Badanie dokumentacji 10 pojazdów szynowych w zakresie dotyczącym realizacji badań diagnostycznych, zgodnie z załącznikiem nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁴², w ramach prowadzonych przeglądów utrzymaniowych P1, P2, P3, P4, nie wykazało nieprawidłowości.

(akta kontroli str. t. II/506-584, t. III/499-548)

W latach 2018-2020 (I półrocze) Zarząd Spółki zlecał prowadzenie przeglądów P3, P4, P5, podmiotom zewnętrznym. Konieczność ich przeprowadzania wynikała z osiągania przez pojazdy przebiegów granicznych dla danego poziomu utrzymania. Dodatkowo w przypadku udziału pojazdu w zdarzeniu kolejowym bądź w przypadku awarii powodującej konieczność wyłączenia pojazdu z eksploatacji podejmowano decyzje o kierowaniu pojazdów na naprawy doraźne. W okresie poddanym kontroli podczas posiedzeń Zarządu Spółki omawiano zagadnienia dotyczące stanu technicznego taboru pasażerskiego: w 2018 r. – 10 razy, w 2019 r. – 17 razy oraz w 2020 (I półrocze) – jeden raz.

(akta kontroli str. t. I/470-474)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym powyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nieterminowym wykonywaniu okresowych przeglądów użytkowanego taboru kolejowego w latach 2018-2019. Badanie próby 10 pojazdów kolejowych (tj. 17,5%), wybranych spośród pojazdów o najdłuższym okresie użytkowania, wykazało bowiem, że w przypadku czterech pojazdów⁴³ (40%) zostały przekroczone terminy lub przebiegi pomiędzy okresami przeglądów⁴⁴ przewidziane dla odpowiednich poziomów utrzymania w DSU⁴⁵

⁴⁰ Poziom utrzymania P3 – czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach serwisowych, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji.

⁴¹ Poziom utrzymania P4 – czynności z zakresu utrzymania naprawczego, wykonywane w zakładach posiadających stosowne zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe.

⁴² Dz. U. z 2016 r. poz. 226.

⁴³ Pojazdy o numerach: SA134-004 (data przeglądu: 12 maja 2019 r./przekroczenie o 4 km), SA134-005 (data przeglądu: 1 sierpnia 2018 r./przekroczenie o 112 km), SA134-007 (data przeglądu: 25 lipca 2018 r./przekroczenie o 88 km), SA135-002 (data przeglądu: 15 czerwca 2018 r./przekroczenie o 17 km).

⁴⁴ Wykonywanych przez serwis własny Spółki.

⁴⁵ Określone przez producenta pojazdu w DSU wymagania dla przebiegów międzyprzeglądowych.

– dotyczyło to przeglądów utrzymaniowych P1 (jedno przekroczenie na jeden pojazd szynowy), realizowanych we własnym zakresie przez serwis Spółki.

(akta kontroli str. t. II/506-584)

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że do przekroczenia terminów lub przebiegów pomiędzy okresami przeglądów doszło w wyniku problemów organizacyjnych w Spółce, i tak:

1) do dwóch przekroczeń doszło w wyniku założenia przez Dyspozyturę Kolei Dolnośląskich zbyt małego zapasu przebiegu niezbędnego do powrotu pojazdu przed przekroczeniem maksymalnego przebiegu pojazdu (zakładano zapas 15 km). Do takich sytuacji dochodziło m.in. w przypadku kiedy pojazd wykonywał nieprzewidziane manewry na stacji w większym zakresie niż wynika to ze standardowej eksploatacji (np. roboty torowe);

2) do kolejnych dwóch przekroczeń doszło w wyniku przyjętego niedokładnego sposobu planowania obiegów na podstawie danych o aktualnym przebiegu pojazdów uzyskiwanych przez Dyspozyturę Spółki telefonicznie od maszynistów.

(akta kontroli str. t. II/585-609)

Ponadto Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wskazał, że Spółka podjęła następujące działania w celu ograniczenia liczby przypadków przekroczeń przebiegów międzyprzeglądowych:

1) zrezygnowano z cykli przeglądowo-naprawczych czasowo/przebiegowych, pozostawiono jedynie cykle przebiegowe, co zwiększyło możliwość nadzoru nad kierowaniem pojazdów na obsługę techniczną;

2) wprowadzono pieczątki informujące maszynistów o dacie wykonania przeglądu oraz przebiegu wykonania przeglądu, a także dacie przeglądu granicznego, przy którym należy wykonać następną obsługę techniczną;

3) zwiększono planowany zapas przebiegu we wszystkich pojazdach z 15 km do 25 km. Dzięki temu wyeliminowano małe przekroczenia do 20 km;

4) wprowadzono elektroniczny arkusz wymiany informacji pomiędzy Dyspozyturą, a Zespołem ds. Serwisu, w którym aktualne przebiegi z części pojazdów ściągane były bezpośrednio z pojazdów za pomocą sieci internetowej. Pozwoliło to na wyeliminowanie błędów ludzkiego podczas przekazywania aktualnego przebiegu pojazdu Dyspozyturze przez telefon oraz na wyeliminowanie przekroczeń przebiegów międzyprzeglądowych powyżej 20 km;

5) Spółka regularnie przeprowadza kontrole i audyty wewnętrzne w zakresie przestrzegania cykli przeglądowo-naprawczych, co pozwala na skuteczne monitorowanie procesu utrzymania pojazdu i bieżące podejmowanie działań korygujących w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości. W kontrolach i audytach przeprowadzonych w II kwartale 2020 r. nie stwierdzono przekroczeń przebiegów.

(akta kontroli str. t. II/585-609)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze. Stwierdzona w toku kontroli nieprawidłowość, polegająca na nieterminowym wykonaniu czterech przeglądów okresowych użytkowanego taboru kolejowego, nie miała bezpośredniego wpływu na obniżenie bezpieczeństwa eksploatacji tego taboru. Spółka podjęła działania w zakresie wprowadzenia stosownych środków mających na celu wyeliminowanie ww. nieprawidłowości.

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

Opis stanu faktycznego

2.1. W badanym okresie Spółka eksploatowała od 55 do 56 pasażerskich pojazdów kolejowych (wieloczlónowych zespołów trakcyjnych, od jedno do pięcioczlónowych), które obsługiwały łącznie w ciągu doby od 207 do 253 połączeń kolejowych. Wszystkie użytkowane przez Koleje Dolnośląskie pojazdy były wyposażone w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tj. w urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie przez pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się⁴⁶.

(akta kontroli str. t. I/413-455, t. III/549-584)

2.2. W badanym okresie Spółka nie ponosiła wydatków na zakup urządzeń, modernizację posiadanych lub pozyskanie nowych pasażerskich pojazdów kolejowych, umożliwiających bezpieczne wsiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się, gdyż wszystkie pojazdy Spółki były wyposażone w odpowiednie rozwiązania techniczne w tym zakresie.

(akta kontroli str. t. I/413-455, t. III/549-584)

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wskazał, że przedstawiciele Spółki są członkami Zespołu zadaniowego i Zespołu opiniodawczo-doradczego ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się powołanych przy Prezesie UTK. Głównym celem obu zespołów jest wypracowanie wspólnych rozwiązań m.in. w zakresie:

- określenia jasnych i wspólnych dla całego rynku zasad obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- opracowania mapy głównych dworców i stacji kolejowych z uwzględnieniem dostępnych udogodnień dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- opracowania rekomendacji do uniwersalnego projektowania obiektów kolejowych przeznaczonych do obsługi ruchu pasażerskiego.

Dyrektor wyjaśnił również, że wszystkie pojazdy Spółki są wyposażone w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tak więc w przypadku pociągów Kolei Dolnośląskich nie jest konieczne doposażenie peronów w dodatkowe urządzenia.

(akta kontroli str. t. III/549-584)

2.3. Według stanu na dzień 30 czerwca 2020 r. Spółka posiadała na wyposażeniu 17 defibratorów serca – AED⁴⁷, umiejscowionych: w 12 pojazdach kolejowych (po jednym urządzeniu na pojazd), w Dyspozyturze Spółki – jedno, w serwisie Kolei Dolnośląskich (Legnica) – jedno, przy kasach dworcowych – trzy (Legnica, Jelenia Góra, Kłodzko). Biorąc pod uwagę, średnią liczbę połączeń kolejowych Kolei Dolnośląskich uruchamianych w ciągu doby, w defibrylatory serca wyposażonych było: w 2018 – 58 pociągów (21%), w 2019 – 54 pociągi (19%) oraz w I półroczu 2020 – 59 pociągów (29%).

(akta kontroli str. t. I/413-455)

W latach 2018-2020 (I półrocze) liczba zatrudnionych kierowników pociągów w Spółce była następująca:

- 1) na dzień 31 grudnia 2018 r. – 119, w tym 106 przeszkolonych z zakresu udzielania pierwszej pomocy i 73 przeszkolonych z zakresu obsługi AED;
- 2) na dzień 31 grudnia 2019 r. – 136, w tym 108 przeszkolonych z zakresu udzielania pierwszej pomocy i 128 przeszkolonych z zakresu obsługi AED;

⁴⁶ Jedno urządzenie na jeden człon pojazdu kolejowego.

⁴⁷ Urządzenie AED – z ang. *Automated External Defibrillator*.

3) na dzień 30 czerwca 2020 r. – 148, w tym 108 przeszkolonych z zakresu udzielania pierwszej pomocy i 136 przeszkolonych z zakresu obsługi AED.

Natomiast liczba zatrudnionych osób w Spółce na stanowisku konduktora przedstawiała się następująco:

1) na dzień 31 grudnia 2018 r. – 114, w tym 73 przeszkolonych z zakresu udzielania pierwszej pomocy i 55 przeszkolonych z zakresu obsługi AED;

2) na dzień 31 grudnia 2019 r. – 92, wszyscy przeszkoleni z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz obsługi AED;

3) na dzień 30 czerwca 2020 r. – 86, wszyscy przeszkoleni z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz obsługi AED.

(akta kontroli str. t. I/413-450)

2.4. W badanym okresie wszystkie pasażerskie pojazdy kolejowe był wyposażone w system monitoringu bezpieczeństwa osób w nich przebywających. Pojazdy Spółki nie były objęte ochroną fizyczną.

(akta kontroli str. t. I/413-450)

2.5. Sposoby utrzymania pomieszczeń oraz urządzeń wewnętrznych pojazdów kolejowych Spółki we właściwym stanie technicznym (czystości) były ustalone w DSU. Ponadto regulacje w zakresie utrzymania pojazdów w czystości zostały zawarte w „Instrukcji utrzymania czystości w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Dolnośląskie S.A.”.

(akta kontroli str. t. III/549-584)

W latach 2018-2020 (I półrocze) podróżni, korzystający z usług Spółki, składali skargi związane z poprawą bezpieczeństwa i warunków eksploatacji wykorzystywanych do przewozów pociągów i innych pasażerskich pojazdów kolejowych, w zakresie dotyczącym:

1) niewłaściwego stanu technicznego urządzeń: w 2018 r. – sześć skarg⁴⁸, w 2019 r. – pięć⁴⁹ oraz w I półroczu 2020 r. – dwie skargi⁵⁰;

2) czystości w pojazdach i toaletach: w 2018 r. – 13 skarg⁵¹, w 2019 r. – 12⁵² oraz w I półroczu 2020 r. – dwie skargi⁵³;

3) niesprawnego systemu ogrzewania lub wentylacji: w 2018 r. – 27 skarg⁵⁴, w 2019 r. – 17⁵⁵ oraz w I półroczu 2020 r. – cztery skargi⁵⁶;

4) zatłoczenia w pociągach: w 2018 r. – 60 skarg⁵⁷, w 2019 r. – 70⁵⁸ oraz w I półroczu 2020 r. – 17 skarg⁵⁹;

⁴⁸ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem usunięcia usterki (w czterech przypadkach).

⁴⁹ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem usunięcia usterki.

⁵⁰ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem usunięcia usterki.

⁵¹ W tym 12 zasadnych i jedna niezasadna. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika grup sprząających celem weryfikacji i ewentualnej poprawy (w pięciu przypadkach); sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu (w siedmiu przypadkach).

⁵² Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika grup sprząających celem weryfikacji i ewentualnej poprawy (w trzech przypadkach); sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu (w pięciu przypadkach).

⁵³ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika grup sprząających celem weryfikacji i ewentualnej poprawy (w jednym przypadku); sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu (w jednym przypadku).

⁵⁴ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem weryfikacji treści zgłoszenia i usunięcia ewentualnej usterki (w 10 przypadkach).

⁵⁵ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem weryfikacji treści zgłoszenia i usunięcia ewentualnej usterki (w 13 przypadkach).

⁵⁶ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono i podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do zwierzchnika serwisu celem weryfikacji treści zgłoszenia i usunięcia ewentualnej usterki.

⁵⁷ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono za obniżony komfort i powiadomiono, że w pociągach regionalnych nie prowadzi się rezerwacji miejsc siedzących, a zapelnienia wlicza się również miejsca stojące.

5) inne powody: w 2018 r. – sześć skarg⁶⁰, w 2019 r. – jedna⁶¹ oraz w I półroczu 2020 r. – brak skarg.

(akta kontroli str. t. III/549-584)

2.6. W badanym przez NIK okresie w Spółce przeprowadzano również kontrole wewnętrzne w obszarze realizacji procesu przewozu w zakresie przygotowania taboru do drogi oraz utrzymania czystości⁶², tj.:

1) w 2018 r. przeprowadzono 153 kontrole, z czego nieprawidłowości wykazało 60 kontroli. Nieprawidłowości te dotyczyły:

- nieczynnych drzwi wejściowych do pojazdu – 12 przypadków;
- usterek toalet – 33 przypadki;
- usterek stopni wejściowych – cztery przypadki;
- usterek drzwi międzyprzedziałowych – dwa przypadki;
- usterek systemu informacji pasażerskiej – 19 przypadków;
- usterek ogrzewania – pięć przypadków;
- usterek klimatyzacji lub sprawności jej działania – 12 przypadków;
- uszkodzonych naklejek opisowych – trzy przypadki;
- braku środków higieny osobistej – osiem przypadków;
- usterek oświetlenia – jeden przypadek;
- czystości składu – dwa przypadki;
- usterek wyposażenia toalet (mydelniczki, podajniki, suszarki) – osiem przypadków;
- nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących braku legalizacji urządzeń i środków przeciwpożarowych;

2) w 2019 r. przeprowadzono 148 kontroli, z czego nieprawidłowości wykazało 60 kontroli. Nieprawidłowości te dotyczyły:

- nieczynnych drzwi wejściowych do pojazdów – osiem przypadków;
- usterek toalet – 25 przypadków;
- usterek stopni wejściowych – dwa przypadki;
- usterek drzwi międzyprzedziałowych – jeden przypadek;
- usterek systemu informacji pasażerskiej – 27 przypadków;
- usterek ogrzewania – cztery przypadki;
- usterek klimatyzacji lub sprawności jej działania – 13 przypadków;
- braku środków higieny osobistej – dwa przypadki;
- usterek oświetlenia – dwa przypadki;
- czystości składu – dziewięć przypadków;
- usterek wyposażenia toalet (mydelniczki, podajniki, suszarki) – 12 przypadków;
- nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących braku legalizacji urządzeń i środków przeciwpożarowych;

3) w I półroczu 2020 r. przeprowadzono 57 kontroli, z czego nieprawidłowości wykazało 20 kontroli. Nieprawidłowości te dotyczyły:

- nieczynnych drzwi wejściowych do pojazdów – trzy przypadki;
- usterek toalet – cztery przypadki;
- usterek systemu informacji pasażerskiej – cztery przypadki;
- usterek klimatyzacji lub sprawności jej działania – dwa przypadki;

⁵⁸ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono za obniżony komfort i powiadomiono, że w pociągach regionalnych nie prowadzi się rezerwacji miejsc siedzących, a zapelnienia wlicza się również miejsca stojące.

⁵⁹ Wszystkie zasadne. Podróżnych przeproszono za obniżony komfort i powiadomiono, że w pociągach regionalnych nie prowadzi się rezerwacji miejsc siedzących, a zapelnienia wlicza się również miejsca stojące.

⁶⁰ Wszystkie zasadne. Podróżnym podziękowano za cenne uwagi; sprawy przekazano do właściwych pracowników celem usunięcia usterki.

⁶¹ Skarga zasadna. Podróżnemu podziękowano za cenne uwagi, a sprawę przekazano do właściwych pracowników celem usunięcia usterki.

⁶² Kontrole te dotyczyły m.in.: stanu technicznego i czystości: przedziałów, miejsc i toalet dla pasażerów; sprawności systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji; zalegalizowania urządzeń i środków przeciwpożarowych oraz oznakowania, informacji i narzędzi umożliwiających sprawną ewakuację pasażerów.

- braku środków higieny osobistej – trzy przypadki;
- usterek oświetlenia – jeden przypadek;
- czystości składu – siedem przypadków;
- usterek wyposażenia toalet (mydelniczki, podajniki, suszarki) – cztery przypadki;
- nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących braku legalizacji urządzeń i środków przeciwpożarowych.

(akta kontroli str. t. III/549-584)

Kontrole zewnętrzne w zakresie sprawności technicznej i czystości taboru kolejowego, w badanym okresie przeprowadzał w Spółce UTK⁶³, tj.:

1) w 2018 r. – przeprowadzono siedem kontroli w obszarze nadzoru nad stanem technicznym pojazdów, nadzoru nad realizacją procesu przewozowego, przygotowania pociągów do jazdy, nadzoru nad systemem bezpieczeństwa, zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa w autobusowej komunikacji zastępczej. Nieprawidłowości stwierdzone w czterech kontrolach dotyczyły niesprawności: systemu nagłośnienia, systemu informacji pasażerskiej, funkcjonowania lub wyposażenia toalet, urządzeń pomocniczych dla osób niepełnosprawnych, lamp oświetleniowych pojazdu. Nieprawidłowości te zostały usunięte;

2) w 2019 r. – przeprowadzono pięć kontroli w obszarze nadzoru nad realizacją procesu przewozowego, przygotowania pociągów do jazdy, stanu technicznego i utrzymania pojazdów. Nieprawidłowości stwierdzone w jednej kontroli dotyczyły niesprawności urządzeń pomocniczych dla osób niepełnosprawnych. Nieprawidłowości te zostały usunięte;

3) w I półroczu 2020 r. – przeprowadzono jedną kontrola w obszarze nadzoru nad realizacją procesu przewozowego, przygotowania pociągu do jazdy. Nieprawidłowości stwierdzone w tej kontroli dotyczyły niesprawności wyposażenia toalety. Nieprawidłowości te zostały usunięte.

(akta kontroli str. t. III/549-584)

2.7. W związku z wprowadzeniem w marcu 2020 r. na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan zagrożenia epidemicznego w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, Spółka podjęła następujące działania:

1) przygotowano wytyczne⁶⁴ dla pracowników Spółki⁶⁵ dotyczące:

- zabezpieczenia przed SARS-CoV-2 oraz postępowania na wypadek kontaktu z osobą wykazującą oznaki choroby zakaźnej;
- prawidłowego użytkowania środków ochronnych;
- wprowadzono procedurę „postępowania w przypadku podejrzenia zarażenia chorobą szczególnie niebezpieczną”;

2) w pojazdach kolejowych rozmieszczono ulotki informacyjne Głównego Inspektora Sanitarnego dla podróżnych powracających z zagranicy, z rejonów o podwyższonym ryzyku zakażenia koronawirusem. Dodatkowo, zgodnie z zaleceniami Sanepidu, pasażerom rozdawano tzw. karty lokalizacyjne, które następnie przekazywane były służbom sanitarnym. Ponadto na monitorach informacyjnych w pomieszczeniach i pojazdach Spółki emitowano filmy reklamowe udostępnione przez Narodowy Fundusz Zdrowia, Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Ministerstwo Zdrowia⁶⁶;

⁶³ Kontrole te dotyczyły m.in.: stanu technicznego i czystości: przedziałów, miejsc i toalet dla pasażerów; sprawności systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji; zalegalizowania urządzeń i środków przeciwpożarowych oraz oznakowania, informacji i narzędzi umożliwiających sprawną ewakuację pasażerów.

⁶⁴ Wytyczne opracowano na podstawie zaleceń WHO, Sanepidu, Głównego Inspektora Sanitarnego, a także na podstawie doświadczeń innych przewoźników kolejowych.

⁶⁵ Od dnia 25 lutego 2020 r.

⁶⁶ Od dnia 27 lutego 2020 r.

- 3) w początkowej fazie stanu epidemii wszystkie pojazdy wyposażono⁶⁷ w pakiety środków ochronnych (maseczki oraz rękawiczki jednorazowe), następnie wraz ze wzrostem liczby zakażonych na obszarze Polski w pakiety środków ochronnych zostali wyposażeni wszyscy pracownicy ruchowi Spółki. Pakiety zawierały: rękawiczki jednorazowe, żel antybakteryjny oraz maseczki ochronne;
- 4) w celu ograniczenia ryzyka zakażenia (poprzez kontakt ze skażoną powierzchnią) we wszystkich pojazdach Spółki zrezygnowano z użytkowania funkcji tzw. „ciepłego guzika”⁶⁸; drzwi otwierane i zamykane były zdalnie przez maszynistę. Dodatkowo wszystkie pojazdy wyposażono⁶⁹ w dozowniki z płynem dezynfekującym (po jednym dozowniku na dwie pary drzwi), które były dostępne dla podróżnych;
- 5) zwiększono liczbę sprzątań oraz wprowadzono obowiązkową dezynfekcję⁷⁰ pojazdów przy pomocy środków wiruso- i bakteriobójczych (proces dotyczył średnio ok. 20 pojazdów dziennie);
- 6) powołano specjalny Zespół ds. sytuacji nadzwyczajnych w Kolejach Dolnośląskich⁷¹, którego zadaniem jest:
- stały monitoring i analiza przyczyn powstania sytuacji nadzwyczajnych w otoczeniu biznesowym Spółki;
 - opracowanie, wdrażanie i raportowanie sposobu realizacji nadzwyczajnych procedur wewnętrznych;
 - rekomendowanie i planowanie dedykowanych działań nadzwyczajnych;
 - koordynacja polityki informacyjnej w sytuacjach kryzysowych;
- 7) na bieżąco wdrażano także wszystkie wymagania wprowadzane na podstawie przepisów prawa oraz regulacji wewnętrznych, tj.:
- zawieszano połączenia międzynarodowe;
 - wprowadzano modyfikacje dopuszczonego limitu pasażerów;
 - ozonowano i rozmieszczono dozowniki z płynem dezynfekującym w pomieszczeniach Spółki, przestrzegano zachowania niezbędnych odległości, stosowano środki higieny osobistej, itp.;
 - co tydzień raportowano do UTK o dostępności środków ochrony oraz absencji wśród pracowników;
- 8) organizowano spotkania z:
- przedstawicielami UTK, w zakresie zagrożenia związanego z rozprzestrzenianiem się zakażeń SARS-CoV-2;
 - Kolejowym Centrum Zarządzania Kryzysowego;
 - Centralnym Zespołem ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach.

(akta kontroli str. t. III/585-626)

2.8. W związku z postanowieniami rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii*⁷², Spółka podjęła następujące działania:

1) proaktywne:

- bieżące monitorowanie frekwencji w uruchamianych pociągach; pracownikom udostępniono w formie elektronicznej ankietę, za pomocą której przekazywane były informacje o bieżącym wypełnieniu pojazdów kolejowych⁷³;

⁶⁷ Od dnia 28 lutego 2020 r.

⁶⁸ Funkcja indywidualnego („na żądanie”) otwierania drzwi zewnętrznych pojazdu kolejowego podczas postoju przez pasażera przy pomocy dedykowanego przycisku.

⁶⁹ Od dnia 6 marca 2020 r.

⁷⁰ Od dnia 9 marca 2020 r.

⁷¹ Uchwałą Zarządu Spółki Nr 01/0309/20 z dnia 9 marca 2020 r. w sprawie powołania Zespołu ds. sytuacji nadzwyczajnych w Spółce Koleje Dolnośląskie S.A.

⁷² Dz. U. poz. 522.

⁷³ Od dnia 26 marca 2020 r.

- na podstawie przeprowadzonych ankiet, w przypadku stwierdzenia napelnień na granicy dopuszczalnego limitu, Dyspozytura Kolei Dolnośląskich kierowała pojazdy o większej pojemności do obsługi poszczególnych pociągów;

- prowadzenie kampanii informacyjnej o obowiązujących limitach na stronie internetowej Spółki, w mediach społecznościowych oraz w pojazdach Kolei Dolnośląskich;

2) reaktywne:

- informowanie podróżnych w pociągach o obowiązujących limitach;

- zgłaszanie do Dyspozytury stwierdzonych przypadków przekroczenia limitu pasażerów;

- weryfikacja skarg wpływających od pasażerów pod kątem informacji o możliwych przekroczeniach limitu pasażerów w pojazdach Spółki.

(akta kontroli str. t. III/585-626)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

3.1. W związku z dobrym stanem technicznym posiadanego taboru pasażerskiego, w badanym okresie Spółka nie przeprowadzała analiz mających na celu wymianę eksploatowanych pojazdów na nowe. Niemniej jednak opracowano „Wieloletni Plan Strategiczny na lata 2017-2026” oraz „Plan strategiczny Spółki Koleje Dolnośląskie S.A. na lata 2020-2030”, w których przedstawiono plany inwestycyjne związane z zakupem lub modernizacją posiadanego taboru pasażerskiego.

Powyższe plany zakładały powiększenie liczebności floty pojazdów o minimum pięć pojazdów elektrycznych pięciocząłowych (z opcją zakupu kolejnych 20) oraz minimum sześciu pojazdów dwutrakcyjnych spalinowo-elektrycznych (z opcją zakupu 10 kolejnych).

W celu zagwarantowania środków finansowych na realizację zadań inwestycyjnych w dniu 9 kwietnia 2018 r. Spółka zawarła ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie umowę o dofinansowanie nr POIS.05.02.00-00-0020/17-00 projektu „Aglomeracyjna Kolej Dolnośląska – zakup taboru kolejowego do obsługi ruchu pasażerskiego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Priorytet V: „Rozwój transportu kolejowego w Polsce” Działanie 5.2. „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, Europejskiego Funduszu Infrastruktura i Środowisko. Celem projektu jest zakup 11 nowych jednostek taboru kolejowego o pojemności docelowej dającej możliwość przewiezienia 4 170 osób, tj. pięć czterocząłowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych i sześć trójcząłowych Spalinowych Zespołów Trakcyjnych. Planowany całkowity koszt zadania określono na kwotę 209 346,0 tys. zł, a maksymalną kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości 170 200,0 tys. zł, z tego dofinansowanie 50%, tj. 85 100,0 tys. zł. Ostateczny termin kwalifikowania wydatków określono do dnia 31 lipca 2022 r.

(akta kontroli str. t. V/1-2, 5-177)

Spółka realizując przedsięwzięcia związane z zakupem nowego taboru pasażerskiego przeprowadziła w badanym okresie siedem postępowań o udzielenie zamówienia – na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień

publicznych⁷⁴ – w trybie przetargu nieograniczonego. Łączna wartość przedmiotu zamówienia ustalona w tych postępowaniach wyniosła 631 000,0 tys. zł. W wyniku przeprowadzonych postępowań sześć zostało unieważnionych z uwagi na fakt, że cena złożonej oferty była wyższa od kwoty jaką Spółka zmierzała przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

W ramach siódmego postępowania przetargowego wyłoniono wykonawcę na dostawę pięciu pięcioczęłowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (zadanie nr 1) z możliwością skorzystania z prawa opcji⁷⁵, a w pozostałym zakresie przetarg został unieważniony (na dostawę sześciu, nowych, trójczłonowych pojazdów z napędem dwusystemowym elektryczno-spalinowym z możliwością skorzystania z prawa opcji zadanie nr 2). Według stanu na dzień 30 czerwca 2020 r. ogłoszone zostało zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty na kwotę 145 170,75 tys. zł (umowa na realizację zadania nie została jeszcze podpisana). Zgodnie z protokołem Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki⁷⁶, realizacja tego zadania ma zostać dofinansowana ze środków pomocowych związanych z realizacją projektu pn. „Aglomeracyjna Kolej Dolnośląska – zakup taboru kolejowego do obsługi ruchu pasażerskiego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej.

NIK zwraca uwagę, że do dnia 30 czerwca 2020 r. rozstrzygnięto przetarg na zakup jedynie pięciu pięcioczęłowych elektrycznych zespołów trakcyjnych z możliwością skorzystania z prawa opcji, w związku z czym istnieje potencjalne ryzyko niewykorzystania zagwarantowanych finansowych środków unijnych na realizację ww. zadania inwestycyjnego, dla którego ostateczny termin kwalifikowania wydatków określono na dzień 31 lipca 2022 r.

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że Spółka jest na bieżąco w kontakcie z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w sprawie realizacji przedmiotowego projektu. Nie rzadziej, niż raz na trzy miesiące składane są sprawozdania. Spółka ogłosiła zamówienie publiczne, równolegle na zakup taboru oraz na kredyt bankowy zapewniający wkład własny do projektu. W opinii Zarządu według stanu na dzień 30 czerwca 2020 r. terminowość zrealizowania projektu nie jest zagrożona.

(akta kontroli str. t. V/37-61, 199-397, t. VI/174-176)

3.2. W badanym okresie odnotowano ogółem 33 negatywnych zdarzeń kategorii B (wypadków) oraz 66 kategorii C (incydentów)⁷⁷, w tym sześć⁷⁸ (tj. 9,1%) spowodowanych było złym stanem technicznym pojazdów⁷⁹. Z przeprowadzonych analiz poszczególnych zdarzeń wynika, że brak zakupu nowego taboru pasażerskiego (wymiany taboru) nie miał wpływu na poziom bezpieczeństwa realizowanych przez Spółkę pasażerskich przewozów kolejowych w latach 2018-2020 (I półrocze) – nie doszło bowiem w tym okresie do zdarzenia, którego przyczyną był zły stan techniczny pojazdu.

(akta kontroli str. t. V/3-4, t. VI/147-168, 177-190)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁷⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm. (dalej: ustawa *Prawo zamówień publicznych*).

⁷⁵ Zgodnie z art. 34 ust. 5 ustawy *Prawo zamówień publicznych*, Spółka przewidziała możliwość dostawy dodatkowo do 20 sztuk nowych, pięcioczęłowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

⁷⁶ Akt notarialny z dnia 12 lutego 2020 r. – Repertorium A nr 1245/2020.

⁷⁷ W 2018 r.: ogółem 38 zdarzeń, w tym 12 w kategorii B i 26 w C; w 2019 r. ogółem 49 zdarzeń, w tym 16 w kategorii B i 33 w C oraz w I półroczu 2020 r. ogółem 12 zdarzeń, w tym pięć w kategorii B i siedem w C.

⁷⁸ W 2018 r. – dwa incydenty i w 2019 r. – cztery incydenty.

⁷⁹ Zgodnie z definicją sformułowaną w art. 4 pkt 45, 46 i 47 ustawy *o transporcie kolejowym*, zdarzenia kolejowe dzielą się, w zależności od przyczyn i skutków, na wypadki, poważne wypadki i incydenty.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zbadanym obszarze.

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych

4.1. Głównym zarządcą infrastruktury kolejowej⁸⁰ na terenie działalności Kolei Dolnośląskich była spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK). W analizowanym okresie Spółka użytkowała infrastrukturę PKP PLK na podstawie corocznie podpisywanych umów o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów na dany rok⁸¹. Na podstawie tych umów PKP PLK udostępniała Spółce zarządzaną przez siebie infrastrukturę kolejową w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla: przejazdu pociągów, wykonywania manewrów, postoju pojazdów kolejowych, korzystania z obiektów infrastruktury usługowej (dalej: OIU) na zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie sieci⁸², Regulaminie OIU i ww. umowach. W Regulaminie sieci wskazano system informatyczny DSAT⁸³ jako właściwy do wykrywania w przejeżdżającym taborze stanów awaryjnych związanych z przeciążeniami dynamicznymi, zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocznych kół. W tym celu linie kolejowe wyposażone zostały w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru. Koleje Dolnośląskie nie posiadały informacji o lokalizacji urządzeń systemu DSAT na terenie swojej działalności.

(akta kontroli str. t. III/351-386, t. III/409-454)

4.2. Spółka na podstawie ww. Regulaminu sieci posiadała dostęp do systemu DSAT za pośrednictwem systemu SID⁸⁴, który umożliwiał bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku. System SID posiadał rejestr dotyczący przekazywanych przez PKP PLK wskazań urządzeń DSAT. Rejestr ten zawierał m.in. informacje na temat daty i godziny stwierdzenia stanu awaryjnego pojazdu kolejowego, a także wyniki pomiarów⁸⁵ urządzeń DSAT. Rejestr nie zawierał informacji w zakresie podejmowanych w związku z danym pomiarem działań, przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK) i przewoźnika (Spółkę), oraz sposobu usunięcia zagrożeń dla BRK.

(akta kontroli str. t. III/351-454)

4.3. W badanym okresie liczba zarejestrowanych przekroczeń wartości progowych poszczególnych funkcji detekcji dla pojazdów kolejowych Spółki zidentyfikowanych przez urządzenia DSAT w poszczególnych rodzajach przedstawiała się następująco:

1) przeciążenia dynamiczne: w 2018 r. – 80, w 2019 r. – 142 oraz w I półroczu 2020 r. – 110;

⁸⁰ Tj. linii kolejowych.

⁸¹ W toku kontroli NIK obowiązywała umowa Nr 60/012/0198/19 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020, zawarta w dniu 3 grudnia 2019 r.

⁸² W toku kontroli NIK obowiązywał Regulamin Sieci 2019/2020, wprowadzony uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 13 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2019/2020.

⁸³ DSAT – system bezpieczeństwa stosowany w polskiej sieci kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK) służący do automatycznego wykrywania awarii taboru kolejowego, a co za tym idzie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania uszkodzeniom elementów infrastruktury kolejowej i taboru.

⁸⁴ System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru.

⁸⁵ Wykaz zarejestrowanych przekroczeń wartości progowych poszczególnych funkcji detekcji dla taboru kolejowego Kolei Dolnośląskich.

- 2) płaskie miejsca: w 2018 r. – siedem, w 2019 r. – 10 oraz w I półroczu 2020 r. – pięć;
3) gorące maźnice: w 2018 r. – 21, w 2019 r. – trzy oraz w I półroczu 2020 r. – jeden;
4) gorące hamulce: w 2018 r. – 378, w 2019 r. – 380 oraz w I półroczu 2020 r. – 101.

(akta kontroli str. t. I/413-450)

Natomiast liczba zdiagnozowanych przez system DSAT stanów awaryjnych pasażerskich pojazdów kolejowych Spółki wyniosła: w 2018 r. – 28, w 2019 r. – 22 oraz w I półroczu 2020 r. – 11. W badanym okresie Spółka czterokrotnie dokonała wycofania pojazdów kolejowych z ruchu kolejowego na podstawie wskazań urządzeń systemu DSAT: trzy razy⁸⁶ w 2019 r. oraz jeden raz⁸⁷ w I półroczu 2020 r.

Pojazdy kolejowe wyłączone z eksploatacji w trzech przypadkach zostały ponownie wprowadzone do eksploatacji po przeprowadzeniu przez Spółkę niezbędnych napraw i przeglądów (przegląd P1 – dwa razy, przegląd P3 – jeden raz). W jednym przypadku stwierdzono błędne działanie urządzenia systemu DSAT.

(akta kontroli str. t. III/351-386, t. III/455-491)

Sposób postępowania pracowników Spółki w przypadku zidentyfikowania przez urządzenia systemu DSAT stanu awaryjnego pojazdu kolejowego w poszczególnych rodzajach oraz wygenerowania stosownego alertu określały następujące przepisy:

- instrukcja zarządcy infrastruktury PKP PLK „Wytyczne techniczno-eksploatacyjne do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”;
- instrukcja wewnętrzna KD t-1 „Instrukcja maszynisty”;
- instrukcja wewnętrzna KD t-3 „Instrukcja dla rewidenta taboru”.

(akta kontroli str. t. III/492-498)

Spółka nie poniosła kosztów w związku z koniecznością naprawy infrastruktury kolejowej uszkodzonej w wyniku awarii pojazdów kolejowych po wykryciu stanu awaryjnego przez system DSAT⁸⁸.

(akta kontroli str. t. III/492-498)

4.4. W badanym okresie pasażerskie pojazdy szynowe Kolei Dolnośląskich nie ulegały poważnym wypadkom. Liczba zdarzeń kolejowych z udziałem tych pojazdów zakwalifikowanych jako wypadek wyniosła: w 2018 r. – 12, w 2019 r. – 16 oraz w I półroczu 2020 r. – pięć. Liczba pozostałych incydentów kolejowych wyniosła: w 2018 r. – 26, w 2019 r. – 34 oraz w I półroczu 2020 r. – siedem. W analizowanym okresie Spółka nie zanotowała żadnych wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów. Liczba incydentów spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów wyniosła: w 2018 r. – dwa oraz w 2019 r. – cztery. Incydenty te były spowodowane: uszkodzeniem łożysk osiowych (dwa przypadki), problemami z hamulcami (jeden przypadek), uszkodzeniem układu paliwowego (jeden przypadek), problemami z układem wydechowym (jeden przypadek), awarią amortyzatora (jeden przypadek). Nie zanotowano incydentów w I półroczu 2020 r.

(akta kontroli str. t. I/413-450)

W latach 2018-2020 (I półrocze) nie doszło do zdarzeń spowodowanych niewłaściwym stanem technicznym pasażerskich pojazdów kolejowych Spółki, na liniach kolejowych PKP PLK, pomimo zdiagnozowania przez urządzenia systemu DSAT niewłaściwego stanu techniczno-eksploatacyjnego pasażerskich pojazdów kolejowych.

(akta kontroli str. t. III/351-386)

⁸⁶ Dwa razy z powodu detekcji gorących maźnic i jeden raz z powodu detekcji przeciążenia dynamicznego.

⁸⁷ Z powodu detekcji gorących maźnic (GM).

⁸⁸ W badanym okresie nie wystąpiły takie przypadki.

W badanym okresie na terenie działalności Spółki doszło ogółem do 909 zdarzeń pojazdów Spółki ze zwierzętami, z czego: w 2018 r. – 337, w 2019 r. – 422 oraz w I półroczu 2020 r. – 150.

Wartość strat finansowych Kolei Dolnośląskich⁸⁹, w poszczególnych latach z tego powodu wyniosła: w 2018 r. – 239 024,0 zł, w 2019 r. – 35 877,0 zł oraz w I półroczu 2020 r. – 41 400,0 zł.

(akta kontroli str. t. III/627-631)

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że w wyniku tych zdarzeń pociągi doznawały kilkuminutowego opóźnienia spowodowanego wykonywaniem oględzin pojazdu przez maszynistę. Nie zawsze miało to miejsce w przypadku zdarzeń z małymi zwierzętami, przez co maszynista nie był zmuszony do natychmiastowego zatrzymania pociągu w miejscu tego zdarzenia. W tym przypadku oględziny pojazdu dokonywane były w trakcie planowego postoju pociągu na najbliższym przystanku lub stacji kolejowej. Sporadycznie (kilka przypadków), doszło do zdarzeń ze zwierzętami, w wyniku czego pojazd Spółki został uszkodzony w stopniu uniemożliwiającym dalszą jazdę. W takim przypadku uruchamiana była dla kontynuowania przewozu pasażerów zastępcza komunikacja autobusowa, którą pasażerowie byli dowożeni do stacji docelowej ich podróży lub stacji, na której przesiadali się do pociągu kontynuującego dalszą jazdę.

(akta kontroli str. t. III/627-631)

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że w przypadku, gdy dojdzie do zdarzenia pociągu Spółki ze zwierzętami każdorazowo maszynista powiadamia o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu właściwego zarządcy infrastruktury. Tematyka zdarzeń ze zwierzętami ponadto była poruszana podczas posiedzeń Związku Przewoźników Samorządowych, a także podczas konferencji Forum dyskusyjnego Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei. Podczas ww. wydarzeń przewoźnicy przedstawiali statystyki dotyczące zdarzeń ze zwierzętami, wnioskując jednocześnie o podjęcie działań przez zarządców infrastruktury. Obecnie Spółka podejmuje współpracę z Szkołą Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, której na bieżąco przekazywane są statystyki dotyczące kolizji ze zwierzętami. Na podstawie danych uzyskiwanych od przewoźników Szkoła ta opracowuje mapę migracji zwierząt wskazując tzw. „czarne punkty” – czyli miejsca, w których zarządcy infrastruktury powinni podjąć działania zapobiegające kolizjom.

(akta kontroli str. t. III/627-631)

W analizowanym okresie pojazdy kolejowe Spółki brały udział w czterech zdarzeniach drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, z czego: w 2018 r. – w trzech zdarzeniach⁹⁰ oraz w 2019 r. – w jednym zdarzeniu⁹¹. We wszystkich zdarzeniach jako winnego wskazano kierującego pojazdem mechanicznym. Wartość poniesionych kosztów na naprawę uszkodzonych pojazdów wyniosła 112,3 tys. zł⁹².

(akta kontroli str. t. III/632-635)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁸⁹ Poniesione nakłady na naprawy, usunięcie skutków zdarzenia.

⁹⁰ Najeżenie samochodu osobowego na pociąg osobowy (1), wjeżdżenie samochodu osobowego pod pociąg osobowy (2).

⁹¹ Uderzenie motocykla w przejeżdżający pociąg osobowy.

⁹² Wartość szkód poniesionych w 2018 r. (trzy przypadki) wyniosła 69 899,1 zł. Wszystkie szkody zlikwidowano z polisy OC sprawcy wypadku. Wartość szkody poniesionej w 2019 r. wyniosła 42 438,2 zł. Szkodę zlikwidowano z polisy Casco taboru kolejowego Kolei Dolnośląskich.

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

5.1. Przewoźnik posiadał Instrukcję KD a-1 „O przygotowaniu zawodowym pracowników Kolei Dolnośląskich S.A.”, obejmującą szkolenia i egzaminy dla stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Instrukcja zawierała ogólnie obowiązujące uregulowania prawne w powyższym zakresie i była powiązana z wprowadzoną w ramach SMS procedurą P/05 *Zarządzanie kompetencjami personelu*. W Spółce wdrożone były programy przygotowania zawodowego zgodne z ww. dokumentami. Prowadzono także, zgodnie ze sporządzanymi planami rocznymi, pouczenia okresowe, pouczenia doraźne, a także dedykowane szkolenia zewnętrzne mające na celu doskonalenie zawodowe. Komórkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za ww. postanowienia były:

a) Zespół ds. kadr, od 16 października 2019 r. Dział Kadr – odpowiadał za: [1] wyodrębnienie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, [2] analizę kompetencji zatrudnianych pracowników, [3] analizę wyników badań lekarskich, [4] nadzór nad ważnością badań lekarskich, [5] skierowanie pracownika na szkolenia BHP, [5] zatrudnienie pracownika;

b) Zespół ds. zarządzania zasobami ludzkimi, od 16 października 2019 r. Zespół ds. zarządzania kwalifikacjami pracowników – odpowiadał za: [1] określenie potrzeb szkoleniowych, [2] sporządzanie wniosków do Zarządu Spółki o przeprowadzenie szkolenia w zakresie licencji i/lub świadectwa maszynisty, [3] przygotowanie planu oraz programu pouczeń okresowych, [4] nadzór nad ważnością egzaminów kwalifikacyjnych oraz kierowanie na egzaminy okresowe bądź weryfikacyjne kierowników pociągu, [5] nadzór nad ważnością tzw. sprawdzianów wiedzy i umiejętności (dalej: SWiU) raz kierowanie maszynistów na okresowe SWiU;

c) Dział Drużyn Trakcyjnych – odpowiadał za: [1] zapewnienie drużyny trakcyjnej posiadającej wymagane kwalifikacje, [2] nadzór nad ważnością znajomości odcinków linii kolejowych maszynisty, [3] nadzór nad ważnością autoryzacji (znajomości) pojazdów kolejowych maszynisty, [4] kierowanie maszynisty na SWiU (rozszerzenie uprawnień, przerwa w wykonywaniu pracy powyżej 6 miesięcy, zalecenie komisji kolejowej itp.);

d) Dział drużyn Konduktorskich i Kierowników Pociągu, od 22 lipca 2019 r. Dział Drużyn Konduktorskich – odpowiadał za: [1] zapewnienie drużyny konduktorskiej posiadającej wymagane kwalifikacje, [2] sporządzanie wniosków do Zarządu Spółki o przeprowadzenie szkolenia i egzaminu na stanowisko kierownika pociągu, [3] nadzór nad ważnością znajomości odcinków linii kolejowych kierownika pociągu, [4] nadzór nad ważnością autoryzacji (znajomości) pojazdów kolejowych kierownika pociągu.

(akta kontroli str. t. V/5-36)

5.2. W badanym okresie tematy szkoleń przeprowadzonych dla maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz obsługi pasażerów, w tym osób o ograniczonej zdolności poruszania się i udzielania pomocy przedlekarskiej były następujące:

- obsługa osób niepełnosprawnych w środkach transportu kolejowego – po jednym szkoleniu w 2018 r. i 2019 r., w ramach których przeszkolono 58 pracowników drużyn konduktorskich w 2018 r. oraz 21 w 2019 r.;
- pierwsza pomoc – po jednym szkoleniu w 2018 r. i 2019 r., w ramach których przeszkolono 58 pracowników drużyn konduktorskich w 2018 r. oraz 21 w 2019 r.;
- szkolenie na symulatorze – po jednym szkoleniu w każdym badanym roku, w ramach których przeszkolono 41 maszynistów w 2018 r., 198 w 2019 r. oraz 88 w I półroczu 2020 r.;
- rola komunikacji w funkcjonowaniu Spółki – jedno szkolenie w 2018 r., w którym przeszkolono 40 pracowników drużyn konduktorskich;
- pouczenia okresowe⁹³ – po trzy szkolenia w każdym roku badanego okresu, w których przeszkolono 247 pracowników drużyn konduktorskich i 169 maszynistów w 2018 r.; 260 pracowników i 227 maszynistów w 2019 r. oraz 147 pracowników i 135 maszynistów w I półroczu 2020 r.

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że z uwagi na ogłoszony w Polsce stan epidemii, z powodu rozprzestrzeniającego się wirusa COVID-19, w I półroczu 2020 r. termin wykonania znacznej liczby zaplanowanych szkoleń (pouczeń okresowych), egzaminów i badań lekarskich został zmieniony na termin późniejszy, który jest zależny od sytuacji związanej z epidemią. Decyzje w sprawie przesunięcia terminu zostały podjęte z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W ramach realizowanych w Spółce planów kontroli wewnętrznych związanych z wypełnianiem obowiązków służbowych przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów, ujęto takie tematy, jak:

- jazdy kontrolne w zakresie: przygotowanie pociągów do jazdy, stan taboru i infrastruktury kolejowej, prawidłowość realizacji obowiązków przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów – ogółem 286 kontroli⁹⁴, w których stwierdzono łącznie 39 nieprawidłowości w osygnalizowaniu linii i widoczności semaforów⁹⁵;
- znajomość odcinków linii i typów pojazdów – ogółem 11 kontroli⁹⁶, w których stwierdzono 241 nieprawidłowości dotyczących braku dokumentów, wymaganych wpisów bądź wymaganego wyposażenia przez pracowników drużyn⁹⁷;
- przeglądy okresowe pojazdów – ogółem 102 kontrole⁹⁸, w których stwierdzono 137 nieprawidłowości w dokumentacji pociągowej/warsztatowej⁹⁹;
- analiza zapisów rejestratorów zdarzeń – ogółem 33 kontrole¹⁰⁰, w których stwierdzono łącznie 642 nieprawidłowości, z tego: [1] 66 dotyczących przekroczenia okresu/przebiegu międzyobsługowego¹⁰¹; [2] 20 dotyczących niewłaściwej rejestracji parametrów w rejestratorze¹⁰²; [3] 36 dotyczących rozplombowania apteczki¹⁰³; [4] 82 dotyczących niesprawności monitoringu¹⁰⁴; [5] 126 dotyczących uszkodzenia plomb¹⁰⁵; [6] 68 dotyczących informacji audiowizualnej dla podróżnych¹⁰⁶;

⁹³ Pouczenie okresowe obejmuje następującą tematykę: [1] omówienie wybranych zdarzeń kolejowych, [2] technika i organizacja ruchu kolejowego, [3] eksploatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych, [4] System Zarządzania Bezpieczeństwem.

⁹⁴ W 2018 r. – 112 kontroli, w 2019 r. – 151 i w I półroczu 2020 r. – 23.

⁹⁵ W 2018 r. – 17, w 2019 r. – 16 i w I półroczu 2020 r. – sześć.

⁹⁶ W 2018 r. – cztery kontrole, w 2019 r. – pięć i w I półroczu 2020 r. – dwie.

⁹⁷ W 2018 r. – 142, w 2019 r. – 194 i w I półroczu 2020 r. – 35.

⁹⁸ W 2018 r. – 47 kontroli, w 2019 r. – 46 i w I półroczu 2020 r. – dziewięć.

⁹⁹ W 2018 r. – 38, w 2019 r. – 75 i w I półroczu 2020 r. – 24.

¹⁰⁰ W 2018 r. – 15 kontroli, w 2019 r. – 12 i w I półroczu 2020 r. – sześć.

¹⁰¹ W 2018 r. – 45, w 2019 r. – 16 i w I półroczu 2020 r. – pięć.

¹⁰² W 2018 r. – cztery, w 2019 r. – pięć i w I półroczu 2020 r. – 11.

¹⁰³ W 2018 r. – sześć, w 2019 r. – 20 i w I półroczu 2020 r. – 10.

¹⁰⁴ W 2018 r. – 17, w 2019 r. – 43 i w I półroczu 2020 r. – 22.

¹⁰⁵ W 2018 r. – 39, w 2019 r. – 62 i w I półroczu 2020 r. – 25.

¹⁰⁶ W 2018 r. – 20, w 2019 r. – 41 i w I półroczu 2020 r. – siedem.

[7] 82 dotyczących niesprawności toalet¹⁰⁷; [8] 33 dotyczące niesprawności ogrzewania lub klimatyzacji¹⁰⁸; [9] 37 dotyczących niesprawności drzwi/stopni wejściowych¹⁰⁹; [10] 92 dotyczących braku osłony sprzęgu¹¹⁰.

W ramach realizowanych w Spółce planów kontroli wewnętrznych związanych z zapewnieniem wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich¹¹¹ przeprowadzono w badanym okresie ogółem 245 kontroli¹¹². W wyniku tych kontroli stwierdzono łącznie 185 nieprawidłowości, w tym: [1] 100 związanych z kontrolkami znajomości szlaku i autoryzacji na pojazd (brak kontrolki, brak wpisów w kontrolce lub nieprawidłowe zapisy)¹¹³; [2] 20 związanych z Wykazami Ostrzeżeń Stałych (brak zeszytu, brak aktualnych wpisów w zeszycie)¹¹⁴; [3] 37 dotyczących prowadzenia dokumentacji pociągowej w sposób nieprawidłowy (brak wpisów, nieczytelne wpisy, wpisy niezgodne z obowiązującymi instrukcjami)¹¹⁵; [4] 20 dotyczących prowadzenia dokumentacji pojazdu w sposób nieprawidłowy (brak wpisów, nieczytelne wpisy, wpisy niezgodne z obowiązującymi instrukcjami)¹¹⁶; [5] pięć związanych z brakiem wymaganego wyposażenia, np. chorągiewki, gwizdka, umundurowania itp.¹¹⁷; [6] trzy związane z nieprawidłową obsługą pojazdu w okresie zimowym (nie podłączanie do zewnętrznego źródła zasilania)¹¹⁸.

W badanym okresie przeprowadzono również osiem audytów¹¹⁹ w zakresie: [1] wymagań jakie muszą być spełnione przez osobę zatrudnioną na stanowisku maszynisty oraz członka drużyn konduktorskich: sposób realizacji procesu nadzoru nad kompetencjami personelu, realizacja pouczeń okresowych, realizacja egzaminów kwalifikacyjnych i okresowych, sprawdziany wiedzy i umiejętności, wydawanie dokumentów poświadczających uprawnienia i składania oświadczeń; [2] czasu pracy: nadzór zwierzchników nad czasem pracy pracowników; [3] zdolności psychofizycznych – kierowanie pracowników na wymagane badania lekarskie.

Informacje o realizacji planów kontroli i audytów oraz prezentację wyników działań sprawdzających, w tym dotyczącą usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, Pełnomocnik Zarządu ds. Bezpieczeństwa przedstawiał Zarządowi Spółki w kwartalnych sprawozdaniach.

W badanym okresie przeprowadzono ogółem 381 kontroli trzeźwości pracowników obsługujących pociągi i pasażerów¹²⁰, w tym 225¹²¹ w 2018 r., 66¹²² w 2019 r. i 90¹²³ w I półroczu 2020 r.

¹⁰⁷ W 2018 r. – 26, w 2019 r. – 45 i w I półroczu 2020 r. – 11.

¹⁰⁸ W 2018 r. – 10, w 2019 r. – 18 i w I półroczu 2020 r. – pięć.

¹⁰⁹ W 2018 r. – 20, w 2019 r. – 17.

¹¹⁰ W 2018 r. – dziewięć, w 2019 r. – 78 i w I półroczu 2020 r. – pięć.

¹¹¹ Kontrole w zakresie m.in. wymagań jakie muszą być spełnione przez osobę zatrudnioną na stanowisku maszynisty – posiadanie aktualnych uprawnień, tj. licencja maszynisty, świadectwa maszynisty, kontrolki znajomości szlaków i autoryzacji na pojazd, upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku kierownika pociągu, czasu pracy pracownika – przestrzeganie czasu pracy, stanu psychofizycznego pracowników – trzeźwość pracowników.

¹¹² W 2018 r. – 106, w 2019 r. – 91 i w I półroczu 2020 r. – 45.

¹¹³ W 2018 r. – 41, w 2019 r. – 33 i w I półroczu 2020 r. – 26.

¹¹⁴ W 2018 r. – 13, w 2019 r. – pięć i w I półroczu 2020 r. – dwie.

¹¹⁵ W 2018 r. – 27, w 2019 r. – osiem i w I półroczu 2020 r. – dwie.

¹¹⁶ W 2018 r. – sześć, w 2019 r. – cztery i w I półroczu 2020 r. – 10.

¹¹⁷ W 2018 r. – dwie i w 2019 r. – trzy.

¹¹⁸ W 2019 r.

¹¹⁹ W 2018 r. – trzy, w 2019 r. – cztery i w I półroczu 2020 r. – jeden.

¹²⁰ 193 maszynistów i 188 pracowników drużyn konduktorskich.

¹²¹ 112 maszynistów i 113 pracowników drużyn konduktorskich.

¹²² 36 maszynistów i 30 pracowników drużyn konduktorskich.

¹²³ 45 maszynistów i 45 pracowników drużyn konduktorskich.

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że Koleje Dolnośląskie nie prowadzą regularnej kontroli przed rozpoczęciem służby przez pracownika. Prowadzone kontrole trzeźwości realizowane są w trakcie kontroli wewnętrznych. Zgodnie ze stanowiskiem Prezesa UTK z dnia 30 września 2019 r., wrywkowe badania trzeźwości pracowników systemu kolejowego wpływają pozytywnie na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w związku z tym powinny być prowadzone. Ponadto zgodnie z pkt 4.7.1. załącznika 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/995 z 8 czerwca 2015 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w UE¹²⁴, „członek personelu nie może wykonywać zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, jeżeli jego uwaga jest osłabiona wskutek działania substancji takich jak alkohol, narkotyki czy leki psychotropowe. W związku z tym przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury muszą wdrożyć procedury ograniczające ryzyko związane z wykonywaniem przez ich personel zadań pod wpływem wspomnianych substancji lub przyjmowaniem ich podczas pracy”. Mając na uwadze wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 26 września 2013 r.¹²⁵, że stan psychofizyczny pracownika należy określać na podstawie odpowiednich badań, a nie na podstawie zachowania pracownika, jedyną możliwością spełnienia przepisów prawa europejskiego jest prowadzenie badań trzeźwości. Mając na uwadze sprzeczność opinii Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych z przepisami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności „Ruch Kolejowy”, a także rosnącą liczbą zdarzeń u innych przewoźników/zarządców infrastruktury związanych ze stanem psychofizycznym pracowników Koleje Dolnośląskie wraz z innymi przewoźnikami wystąpiły do Prezesa UTK z wnioskiem o pilne podjęcie prac legislacyjnych, w przedmiotowym obszarze. Mimo pilnego charakteru sprawy oraz rosnącego zagrożenia od września 2019 r. do dzisiaj przedmiotowej kwestii nie uregulowano.

(akta kontroli str. t.VI/125-146, 169-173)

5.3. Akta osobowe pracowników bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe zawierały wymagane instrukcją KD a-1 dokumenty potwierdzające przygotowanie zawodowe pracowników, informacje o odbytych przez nich szkoleniach, pouczeniach oraz przeprowadzonych badaniach stanu zdrowia. Badania powyższej dokumentacji dla wybranych 10 pracowników drużyn pociągowych (pięciu maszynistów i pięciu kierowników pociągu¹²⁶) wykazały, że wszyscy pracownicy spełniali wymagania przewidziane dla tych stanowisk, w tym dotyczące m.in.: kwalifikacji zawodowych, wymaganego stażu pracy, ważności i ciągłości badań okresowych i psychologicznych, a w przypadku maszynistów dodatkowo: autoryzacji do pracy na stanowisku maszynisty, upoważnienia pracodawcy do wykonywania czynności maszynisty, oświadczenia o wykonywaniu świadczenia pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej¹²⁷. Dla grupy pracowników, o których mowa powyżej dokonano także sprawdzenia planu pracy i realizacji tego planu w miesiącu październiku, listopadzie i grudniu 2019 r., w wyniku czego nie stwierdzono nieprawidłowości. Czas pracy ww. pracowników przy wykonywaniu zadań służbowych był przestrzegany, zgodnie z Kodeksem Pracy oraz Regulaminem Pracy Spółki.

Z powyższego wynika, że pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad kwalifikacjami

¹²⁴ Dz. Urz. UE L 165 z 30 czerwca 2015 r.

¹²⁵ Sygn. IV SA/Po 470/13.

¹²⁶ Stanowiło to odpowiednio: 2,5% maszynistów oraz 3,3% kierowników pociągów zatrudnionych według stanu na dzień 30 czerwca 2020 r.

¹²⁷ Wymóg przepisu art. 22ca ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich rzetelnie wywiązywali się z nałożonych obowiązków. Pouczenia okresowe, szkolenia, egzaminy, sprawdziany wiedzy i umiejętności oraz wymagane badania lekarskie odbyły się w zaplanowanym terminie.

(akta kontroli str. t. V/398-513, t.VI/1-124)

5.4. W celu zapewnienie bezpieczeństwa podróży obcokrajowcom oraz osobom niesłyszącym i jednocześnie nieumiejącym mówić, Spółka podjęła następujące działania:

a) organizowała kursy języka niemieckiego na poziomie A2/B1 dla pracowników drużyn konduktorskich, które były częściowo lub w całości refundowane. W badanym okresie kurs odbyło 16 pracowników;

b) organizowała kursy obsługi osób niepełnosprawnych w środkach transportu publicznego obejmujące tematykę:

- umiejętność dostrzegania potrzeby udzielania pomocy – dobór metod i środków,
- komunikacja interpersonalna i zakres pomocy udzielanej osobom o obniżonej sprawności fizycznej i intelektualnej,
- podstawowe zasady postępowania w związku ze świadczeniem usługi przewozu osób niepełnosprawnych w środkach transportu przewoźnika.

W badanym okresie w kursach wzięło udział 81 pracowników drużyn konduktorskich¹²⁸.

Dyrektor ds. Organizacji i Kadr wyjaśnił, że podczas rozmów kwalifikacyjnych kładzie się nacisk na znajomość języków obcych, przy czym preferowane języki to angielski, niemiecki oraz rosyjski. Spółka premiuje pracowników, którzy znają języki obce i posiadają certyfikat potwierdzający znajomość języka obcego i/lub migowego, zgodnie z Regulaminem Pracy Kolei Dolnośląskich S.A. pracownikowi przysługuje wówczas 300 zł brutto premii miesięcznie. Ponadto pracownicy drużyn konduktorskich mają dostęp do przygotowanych broszur informacyjnych dla cudzoziemców zawartych w instrukcji dla drużyn handlowych KD h-2 w językach: polskim, niemieckim, czeskim, angielskim, rosyjskim, ukraińskim, francuskim oraz włoskim.

(akta kontroli str. t. V/178-198)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność jednostki w zbadanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

Wniosek

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

Kontynuowanie działań mających na celu wyeliminowanie nieterminowego wykonywania okresowych przeglądów, użytkowanego taboru kolejowego.

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

¹²⁸ Tj. 29 kierowników pociągu oraz 52 konduktorów.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu. 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.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Wrocław, dnia sierpnia 2020 r.

Kontroler:

Andrzej Siekierka
Doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński

.....
podpis

.....
podpis