



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Infrastruktury

KIN.411.003.08.2019

Maciej Lignowski  
Prezes Zarządu  
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

K/19/003 – Realizacja wniosków skierowanych przez NIK na podstawie wyników kontroli P/16/029  
"Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo – drogowych".

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni, ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia (zwana dalej: PKP SKM lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Lignowski, Prezes Zarządu, od 13 marca 2015 r. i obecnie.  (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Zakres przedmiotowy kontroli	Zbadanie i dokonanie oceny sposobu wykorzystania przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. wniosków pokontrolnych, skierowanych przez NIK po kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych”.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2019 (do 30 czerwca).
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli. <sup>1</sup> (dalej: ustawa o NIK.).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli. Departament Infrastruktury.
Kontroler	1. Kazimierz Cymerys, gł. specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr KIN/66/2019 z 04.09.2019 r.  (dowód: akta kontroli str.1-2)

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm.

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

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie<sup>3</sup> działalność PKP SKM w zakresie realizacji wniosków po kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo–drogowych” w latach 2015-2016 (I połowa).

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Ustalenia kontroli wykazały, że Spółka zrealizowała rzetelnie wnioski pokontrolne sformułowane przez NIK po ww. kontroli, w tym:

1. Przeprowadziła wszystkie niewykonane w okresie objętym kontrolą pięcioletnie przeglądy obiektów inżynierskich, wymagane przepisem art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>4</sup>.
2. Wprowadziła zalecone przez NIK poprawki w ksiązkach obiektów budowlanych, w zakresie dotyczącym przeprowadzonych przeglądów stanu technicznego i osób upoważnionych do dokonywania wpisów w tych ksiązkach.
3. Przeprowadzała przeglądy bieżące i podstawowe kolejowych obiektów inżynierskich w sposób przewidziany w wewnętrznych instrukcjach.
4. Dokonała aktualizacji metryk, objętego kontrolą P/16/029, przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia dla pieszych w zakresie przywoływanych w nich podstaw prawnych dotyczących znaków i sygnałów drogowych.
5. Doprecyzowała zapisy procedur w Księdze SMS PKP SKM.
6. Uzyskała kopie aktualnej dokumentacji przejazdów kolejowo-drogowych zarządzanych przez inne podmioty a współużytkowanych przez PKP SKM.
7. Dokonała poprawek w książce tunelu/przejścia podziemnego pod torami dla pieszych na przystanku Gdynia-Grabówek w km 23,729 w zakresie dotyczącym rzeczywistych parametrów technicznych tego obiektu.
8. Wyeliminowała tzw. „dzikie przejścia” przez tory znajdujące się bezpośrednio przy obiektach zarządzanych przez PKP SKM.

(dowód: akta kontroli str. 271-280)

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

**Realizacja wniosków pokontrolnych skierowanych przez NIK do PKP SKM po kontroli P/16/029 „Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych”**

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

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>4</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1186 ze zm. dalej: ustawa Prawo budowlane.

<sup>5</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

**Wniosek nr 1.** Wykonanie brakujących okresowych pięcioletnich przeglądów stanu technicznego i przydatności do użytkowania kolejowych obiektów inżynierskich, przewidzianych przepisem art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane.

PKP SKM do końca 2016 r. przeprowadziła na wszystkich zarządzanych przez nią przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych, przewidziane przepisem art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo Budowlane, okresowe pięcioletnie przeglądy stanu technicznego i przydatności do użytkowania kolejowych obiektów inżynierskich. W objętych badaniem 19 książkach obiektu budowlanego (dla: 4 wiaduktów, 14 przejść dla pieszych oraz kładki dla pieszych nad torami) dokonała wpisu o przeprowadzonych, wymaganych prawem przeglądach rocznych i pięcioletnich. Ponadto PKP SKM posiadała metryki do ww. przejazdów i przejść kolejowo-drogowych oraz kładki dla pieszych nad torami, a także ich dokumentację inwentarzową w księgach rachunkowych.

(akta kontroli str. 20-192)

**Wniosek nr 2.** Dokonanie poprawek we wpisach w książkach obiektu budowlanego, dotyczących przeprowadzonych przeglądów stanu technicznego i osób upoważnionych do dokonywania wpisów w przedmiotowych książkach.

Kontrola wpisów w 19 książkach obiektu budowlanego (dla: 4 wiaduktów, 14 przejść dla pieszych oraz kładki dla pieszych nad torami). Wykazała że: w ww. 19 książkach obiektu budowlanego wyeliminowała nieprawidłowości związane z wpisami z przeglądów. Z miejsc przeznaczonych na wpisy z przeglądów pięcioletnich, wykreślono protokoły z przeglądów jednorocznych. Wskazane wpisy dokonane zostały przez osoby upoważnione.

(akta kontroli str. 20-192)

**Wniosek nr 3.** Przeprowadzanie przeglądów bieżących i podstawowych kolejowych obiektów inżynierskich w sposób przewidziany w wewnętrznych instrukcjach obowiązujących w Spółce.

Analiza dokumentacji dotyczącej przeprowadzania przeglądów bieżących i podstawowych wykazała, że zapewniono przeprowadzanie przeglądów bieżących i podstawowych dla 19 kolejowych obiektów inżynierskich w sposób przewidziany w obowiązującej instrukcji SKM d-16 (D83) o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich.<sup>6</sup>

(akta kontroli str. 20-192, 281-322)

**Wniosek nr 4.** Dokonanie aktualizacji metryk zarządzanego przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia dla pieszych w zakresie przywoływanych w metrykach podstaw prawnych dotyczących znaków i sygnałów drogowych.

Skontrolowano metryki:

- przejazdu kolejowo-drogowego znajdującego się na szlaku Rumia-Gdynia Cisowa w km 28,650,
- przejścia dla pieszych znajdującego się na szlaku Gdańsk Wrzeszcz-Gdańsk Oliwa w km 5,554,

w zakresie przywoływanych w metrykach podstaw prawnych dotyczących znaków i sygnałów drogowych. Przedstawione metryki przejazdu kat. D i przejścia kategorii E zawierały aktualną podstawę prawną tj. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury

<sup>6</sup> Instrukcja SKM d-16 (D-83) o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich – z dnia 28 listopada 2007 r., zatwierdzona przez Prezesa UTK z dnia 31 stycznia 2008 r., nr decyzji TTN-500-486/06/08.

i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.<sup>7</sup>

(akta kontroli str. 105-125)

**Wniosek nr 5.** Doprecyzowanie zapisów procedur w Księdze SMS obowiązującej w PKP SKM.

Stwierdzono, że dokonano doprecyzowania zapisów procedur w Księdze SMS obowiązującej w PKP SKM. Uchwałą nr 41/2017 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 21 lutego 2017 r. do „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o. – Zarządca Infrastruktury”, wprowadzono następujące zmiany:

- w punkcie 1.6.2.
  - podpunkt nr 2. otrzymał brzmienie:  
„2. Przejazdy i przejścia ogółem (szt.) 2, w tym w torach głównych 2”;
  - podpunkt nr 2.1. otrzymał brzmienie:  
„2.1. Przejazdy kat. A (szt.) brak”;
  - podpunkt nr 2.6. otrzymał brzmienie:  
„2.6. Przejście kat. F (szt.) brak”;
- w punkcie 1.6.4. podpunkt nr 6 otrzymał brzmienie:  
„6. Przejścia po torami (szt.) 14”.

(akta kontroli str.198-270)

**Wniosek nr 6.** Zapewnienie dla Spółki posiadania kopii aktualnej dokumentacji przejazdów kolejowo-drogowych zarządzanych przez inne podmioty, a współużytkowanych przez PKP SKM.

Stwierdzono, że PKP SKM pozyskała kopie aktualnej dokumentacji przejazdów kolejowo-drogowych zarządzanych przez inne podmioty, a współużytkowanych przez PKP SKM.

Dotyczyły one:

1. Przejazdu kolejowo-drogowego kat. A, znajdującego się na szlaku kolejowym: nr 202 Gdańsk Główny - Starogard w km 25,699, nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia w km 25,699 i nr 964 Gdynia Chylonia – Gdynia Postojowa P15 w km 0,260, na drodze powiatowej nr 1605G Gdynia, ul. Pucka, w km 1+169;
2. Przejazdu kolejowo-drogowego kat. A, znajdującego się na szlaku kolejowym: nr 202 Gdańsk Główny - Starogard w km 27,050, nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia w km 27,050, na drodze powiatowej nr 1603G Gdynia, ul. Piaskowa, w km 0+135;
3. Przejazdu kolejowo-drogowego kat. A, znajdującego się na szlaku kolejowym: nr 202 Gdańsk Główny - Starogard w km 26,487, nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia w km 26,487 i nr 723 Gdynia Chylonia – Gdynia Port GPF w km 0,361, na drodze powiatowej nr 1601G Gdynia, ul. Północna, w km 0+127.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2015 r, poz. 1744 ze zm.

(akta kontroli str. 126-192)

**Wniosek nr 7.** Do czasu przeprowadzenia modernizacji tunelu/przejęcia podziemnego pod torami dla pieszych na przystanku Gdynia Grabówek w km 23,729, dokonanie poprawek w książce obiektu budowlanego odnośnie rzeczywistych parametrów technicznych tego obiektu.

Stwierdzono, że w książce obiektu budowlanego, dotyczącego tunelu/przejęcia podziemnego pod torami dla pieszych na przystanku Gdynia Grabówek w km 23,729, dokonano poprawek odnośnie rzeczywistych parametrów technicznych tego obiektu. Poprawione w książce obiektu budowlanego parametry wynoszą w przejściu pod torami w poszczególnych miejscach w tunelu następujące wysokości - 2,40 m; 2,28 m; 2,24 m; 2,23 m i 2,34 m.

(akta kontroli str. 52-56)

**Wniosek nr 8.** Podjęcie skutecznych działań w zakresie całkowitego wyeliminowania istniejących dzikich przejść przez tory w lokalizacjach zależnych od PKP SKM, czyli bezpośrednio przy obiektach dla których zarządcą jest Spółka.

Stwierdzono, że w latach 2018-2019 PKP SKM podjęła następujące działania w zakresie wyeliminowania istniejących „dzikich przejść” na terenie zarządzanej infrastruktury kolejowej:

1. W 2018 r. w planach działalności Spółki ujęto zadanie inwestycyjne polegające na budowie nowych ogrodzeń wzdłuż linii kolejowej nr 250. W ramach inwestycji zbudowano łącznie 1 025 m nowego ogrodzenia o łącznej wartości ok. 278 tys. zł netto, likwidując przy tym m.in. dzikie przejścia na przystanku osobowym Gdynia Cisowa, p.o. Gdynia Grabówek oraz na odcinku Gdynia Leszczynki – Gdynia Grabówek.
2. W 2019 r. ponownie w planie działalności Spółki ujęto pozycję związaną z budową nowych i odtworzeniem starych ogrodzeń wzdłuż linii kolejowej nr 250. W ramach zadania wybudowano łącznie 651m ogrodzenia o łącznej wartości ok. 154 tys. zł netto, głównie na odcinku Sopot – Sopot Wyścigi.
3. Do planu działalności PKP SKM na 2020 r. zgłoszono zadanie inwestycyjne na kwotę 200 tys. zł netto w celu dalszego zabezpieczania infrastruktury kolejowej i ograniczania dzikich przejść przez tory kolejowe.
4. W dniu 30.10.2019 r. PKP SKM podpisała umowę z Ministerstwem Infrastruktury na dofinansowanie działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. Jednym z celów umowy jest poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę nowych ogrodzeń wzdłuż linii kolejowej nr 250.
5. Spółka prowadziła ponadto działalność prewencyjną w drodze patroli Służby Ochrony Kolei PKP SKM, podczas których funkcjonariusze SOK dokonywali kontroli nielegalnych przejść przez tory. W ramach patroli w okresie od 1 stycznia do 15 listopada 2019 r. pouczone łącznie 66 osób o zakazie przechodzenia przez tory oraz wystawiono łącznie 44 mandaty karne.
6. PKP SKM prowadziła również własną kampanie informacyjną o istniejących zagrożeniach, w tym dotyczących przekraczania torów w miejscach niedozwolonych. Plakaty informacyjne na ten temat umieszczała w pociągach PKP SKM oraz w gablotach na peronach.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że w przypadku występowania dzikich przejść w lokalizacjach, w których PKP SKM planuje rozbudowę infrastruktury np. w ramach modernizacji peronów, poza budową nowych ogrodzeń, wzdłuż torów każdorazowo

analizuje się również możliwość poprawy dostępności do peronu – często w lokalizacjach występowania dzikich przejść. W ramach projektowanej obecnie przebudowy przystanku osobowego Gdynia Grabówek prowadzone są rozmowy z Urzędem Miasta Gdynia oraz prywatnym właścicielem nieruchomości nt. możliwości wybudowania nowego przejścia pod torami od wschodniej strony peronu, legalizując tym samym istniejące dzikie przejście. Zaprojektowanie przejścia podziemnego pod torem 501 jest częścią zakresu umowy nr SKM-82/19 z 4 czerwca 2019 r. ze spółką Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu. W ramach bieżącej działalności Spółka własnymi siłami na bieżąco uzupełnia oraz ustawia nowe znaki informujące o zakazie przebywania na obszarze kolejowym, jak również montuje bariery utrudniające przejście przez tory w miejscach niedozwolonych. Ponadto PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście jako partner bierze udział w kampanii społecznej realizowanej przez PKP PLK S.A. „Bezpieczny przejazd” mającej na celu podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie przekraczania torów w poziomie szyn. Kampania ta porusza również temat „dzikich przejść”. Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił ponadto, że od czasu wybudowania nowych ogrodzeń odnotowano liczne przypadki ich dewastacji. Spółka zdewastowane ogrodzenia starała się na bieżąco odtwarzać.

(akta kontroli str. 324-350)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

#### IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie zgłasza wniosków pokontrolnych.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

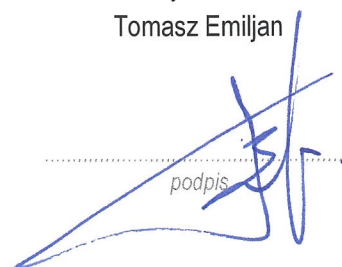
Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Warszawa, *M* grudnia 2019r.

Kontroler  
Kazimierz Cymerys  
gł. specjalista kp

  
.....  
podpis

Departament Infrastruktury  
Dyrektor  
Tomasz Emiljan

  
.....  
podpis

